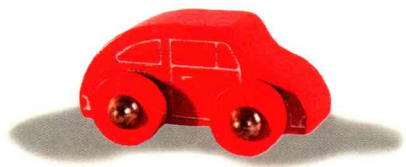
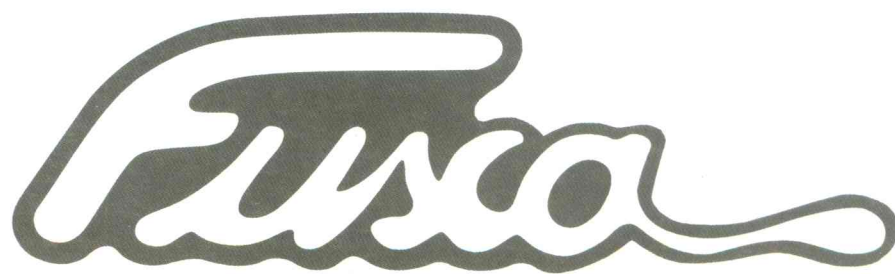
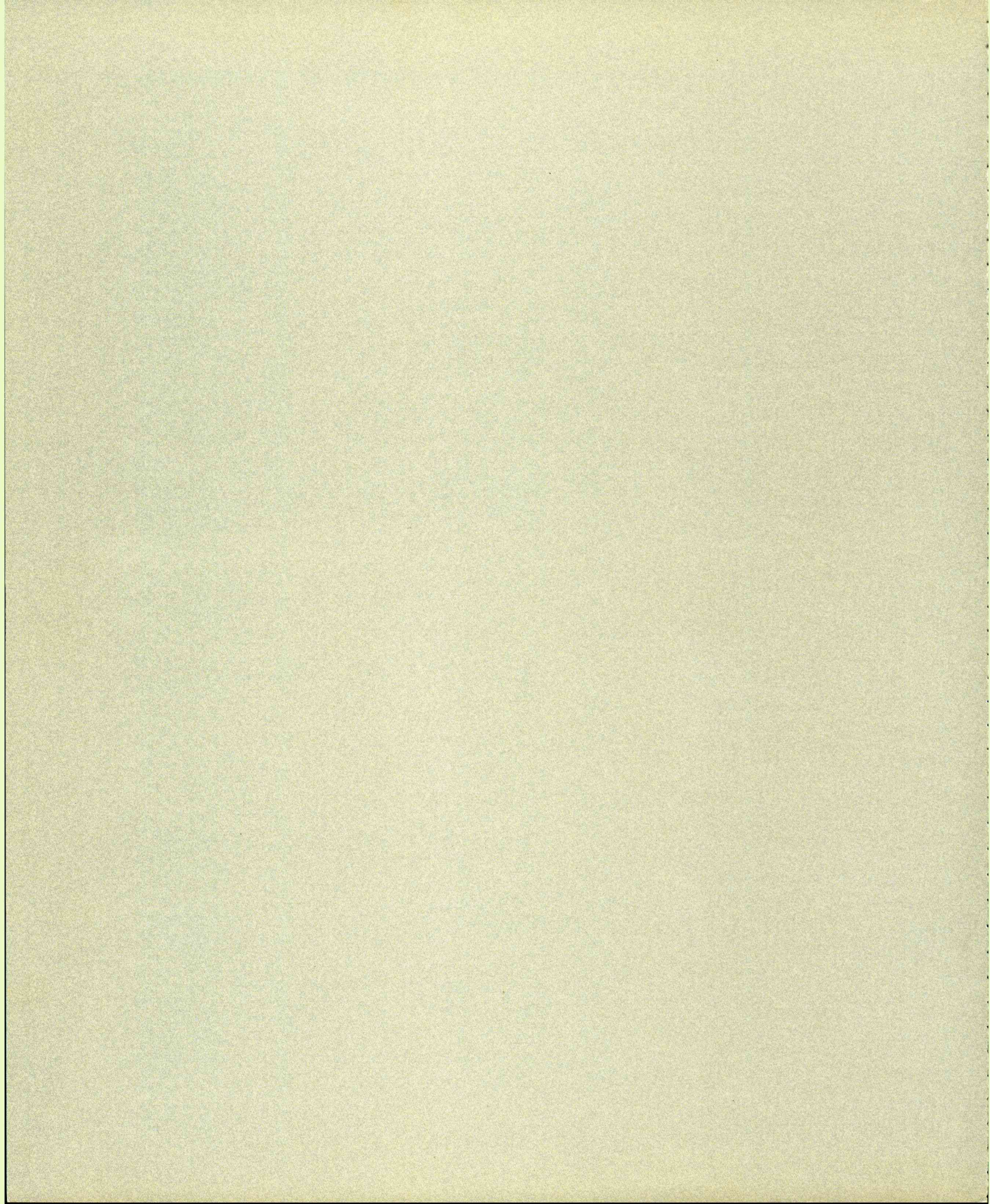
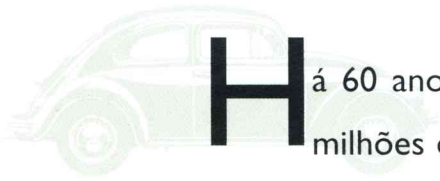
A HISTÓRIA DE UM SÍMBOLO

O Fusca foge a qualquer generalização. Simples, acessível, companheiro de muitos na briga diária pela sobrevivência, surgiu de uma idéia genial. Basta mencionar seu nome para que brote uma riqueza de imagens e situações. Porque o Fusca há muito deixou de ser apenas um carro, transformou-se num símbolo.

Desde o seu lançamento, o Fusca seguiu uma trajetória de sucesso, inimaginável para um carro. Afinal, vivemos tempos de rápidas mudanças e constantes inovações – o novo hoje é descartado amanhã. Como explicar, então, a popularidade do Fusca em plena virada do século? É uma longa, divertida e apaixonante história.

Fusca – A história de um símbolo é um registro oportuno deste personagem singular da nossa história, da industrialização do país à vida de grande parte dos brasileiros.

A HISTÓRIA DE UM SÍMBOLO

EDIÇÃO ESPECIAL

Há 60 anos, em todo o mundo, o Fusca faz parte da história de milhões de pessoas tendo merecido o título de "Carro do Século". No Brasil, o Fusca ajudou a impulsionar a indústria automobilística, modificou a vida de inúmeras famílias e dominou, por muitos anos, nosso cenário urbano, transcendendo a todas as expectativas jamais imaginadas para o desempenho de um produto junto ao público. Mas o Fusca não é apenas um carro, ele é também história. De suas origens, na Alemanha, até chegar ao Brasil, o Fusca percorreu um longo caminho, repleto de pioneirismo, trazendo a idéia genial de um carro acessível a todas as pessoas. Encantou e conquistou os brasileiros, assumiu personalidade e identidade próprias. Digamos que perdeu o sotaque e se tornou brasileiro, como tantos outros estrangeiros que adotaram nosso país como sua segunda pátria. Presente no dia-a-dia e vivo em nossa memória, o querido Fusquinha seguiu uma trajetória singular. Neste livro, um verdadeiro "álbum do Fusca", procuramos registrar um pouco de sua história, desde as suas origens, com fotografias, campanhas de propaganda que marcaram época, crônicas e depoimentos de antigos e atuais proprietários. São imagens, relatos e informações que revelam como o Fusca se transformou em protagonista de nossa história. Um carro único, que originou mitos, alimentou um rico folclore e conseguiu despertar imensa paixão em uma grande legião de admiradores.

Os editores

documento

DOCUMENTO

A trajetória de uma paixão mundial

Presente em mais de 150 países, do extremo sul ao extremo norte do planeta, o Volkswagen Sedan, ou Fusca, recebeu da imprensa internacional o título de "Carro do Século". Atravessou os anos e as décadas com a mesma forma básica, indiferente às modas, mas sempre na moda em todas as classes sociais. Foi simultaneamente o transporte da fina flor da contracultura americana e de pessoas como o milionário Cornelius Vanderbilt Whitney, o ator Paul Newman e a princesa Margaret da Inglaterra.

Nenhum outro foi fabricado em maior escala sem perder suas características originais. Em 1972, o Fusca já ultrapassava o recorde histórico dos 15 milhões de exemplares estabelecido pelo Ford Modelo T. Em 1988, alcançou os 20 milhões e não parou por aí. Hoje já supera os 21 milhões de unidades produzidas.

Naturalmente surgiu uma forte relação afetiva entre o Fusca e seus proprietários. Esse carro, afirmou certa vez a revista *Time*, acabou por se transformar em um membro da família que, por acaso, mora na garagem.

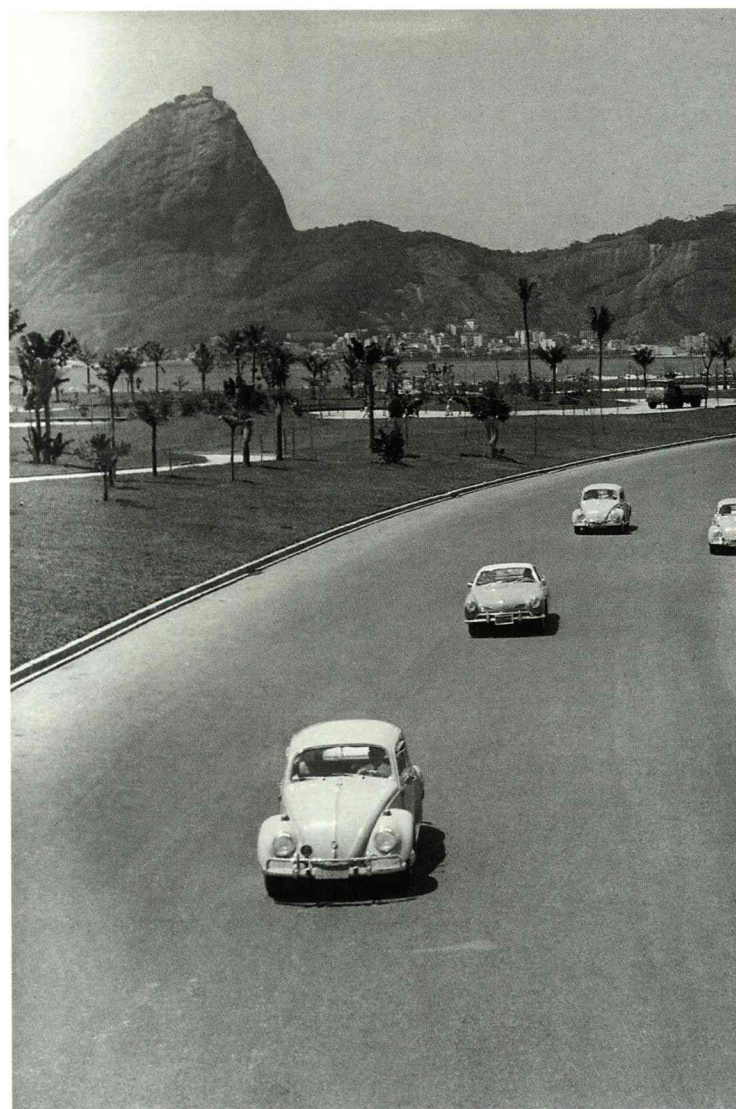
No Brasil, onde foram produzidos mais de 3,3 milhões de unidades, a importância do Fusca é ainda maior. Ele foi não apenas o primeiro automóvel de mais de uma geração, como também, para todos os brasileiros, um dos símbolos mais fortes do nosso desenvolvimento econômico e industrial.

O Fusca em 1996: mais de 21 milhões de unidades produzidas. Cidadão do mundo, o carro está presente em mais de 150 países.

Um carro com a cara do Brasil

A imagem do Fusca brasileiro, na verdade, está profundamente ligada à época privilegiada em que começou a ser fabricado, época pioneira onde tudo parecia estar sendo feito ao mesmo tempo e dando cada vez mais certo. Vem daí, em parte, o sorriso que ilumina o rosto de homens e mulheres quando o acaso dirige a conversa para o tempo dos primeiros Fuscas brasileiros; quando o Brasil era trinta anos mais jovem e já acreditava profundamente em si mesmo.

Basta uma alusão e, como num passe de mágica, reaparece toda uma época marcada pelas conquistas de Maria Esther Bueno, vencedora do torneio de Wimbledon em 59 e 60, de Eder Jofre, campeão mundial dos pesos-galo em 61, e do futebol, com a grande alegria da copa de 58, a maior festa brasileira desde o fim da Segunda Guerra Mundial. E também por Juscelino, o "presidente pé-de-valsa", e Brasília, e o Programa de Metas, e a Indústria Automobilística Nacional, e os "50 anos em 5". E, no centro de tudo, o "Fusquinha velho de guerra", feito aqui, com as nossas próprias mãos.

A transformação do Brasil foi tão profunda com a chegada da indústria automobilística que é preciso fazer um esforço para recordar certas controvérsias que hoje perderam totalmente o sentido. Muitos acreditavam que as mãos dos trabalhadores brasileiros estavam definitivamente condenadas ao cabo de enxada e às tarefas industriais mais rudimentares. Habitantes de um país que se acreditava essencialmente agrícola, já teriam

No começo dos anos 60, o Fusca já era parte integrante da paisagem brasileira, como afirmava o refrão de um *jingle* da época, cantado em ritmo de bossa-nova: "Esse carrinho, que parece um besourinho, que tem tanto na cidade, que é sucesso mundial".

alcançado o limite de sua capacidade tecnológica. Seria inútil tentar envolvê-los em algo tão complexo quanto o motor de um automóvel. Não poderia dar certo.

Só recordando a existência dessas controvérsias, compreende-se o sabor da vitória e a emoção que tomou conta do país ao ver estampadas em todas as revistas e jornais a fotografia do presidente Juscelino Kubitschek e do governador de São Paulo, prof. Carvalho Pinto, ao lado dos presidentes da Volkswagen alemã, Heinrich Nordhoff, e da Volkswagen brasileira, Shultz-Wenk. No dia 18 de novembro de 1959, subiram os quatro a bordo do primeiro "Fusca", um automóvel que tinha sido não apenas montado, mas também fabricado no país. Para muitos, o espanto não teria sido maior se o veículo tivesse vindo do espaço.

Foi uma época de enorme prosperidade na indústria, tempos fantásticos em que um mecânico com um torno de segunda mão, no fundo do quintal, recebia assistência técnica para aprimorar a qualidade de sua produção, apoio financeiro e encomendas que, em pouco tempo, podiam transformá-lo num industrial. Mas os tempos eram ainda melhores para os trabalhadores. Vindos do Nordeste para o ABC paulista, centenas de milhares de trabalhadores ganharam pela primeira vez um emprego de carteira assinada. Há gerações eles viviam como colonos de fazendas, "meeiros", "moradores". Tornaram-se operários especializados, fresadores, tapeceiros, mecânicos.

Desde então os tempos mudaram, muita coisa boa e ruim

aconteceu. O Fusca saiu de linha no Brasil em 1986 e – fato inédito no mundo – voltou a ser fabricado em 1993. Como se explica esse êxito sem par? Milhares de indivíduos das mais variadas nacionalidades entraram em cena ao longo dos anos e deram a sua contribuição maior ou menor. Na origem de tudo, no entanto, havia um homem obstinado, que durante toda a sua vida perseguiu o sonho de um carro realmente popular. Chamava-se Ferdinand Porsche, o criador do Fusca. Um gênio da mecânica.

A implantação da indústria automobilística modificou o perfil do país. Com a oferta de novos empregos, o Brasil deixava definitivamente de ser agrícola. Linhas de montagem da Volkswagen em São Bernardo do Campo, no início da década de 60 e em 1996. Ao lado, a clássica foto de Juscelino Kubitschek durante a inauguração oficial da Volkswagen do Brasil, em 18 de novembro de 1959.

O universo de Ferdinand Porsche

Autor de centenas de invenções patenteadas, muitas delas verdadeiros marcos no desenvolvimento da indústria automobilística, Ferdinand Porsche guiava-se tanto pela intuição quanto pelos seus conhecimentos teóricos. E, muito embora tivesse freqüentado apenas o curso técnico de Reichenberg, conquistou dois títulos de doutor *honoris causa*, oferecidos pelas universidades de Viena e Stuttgart.

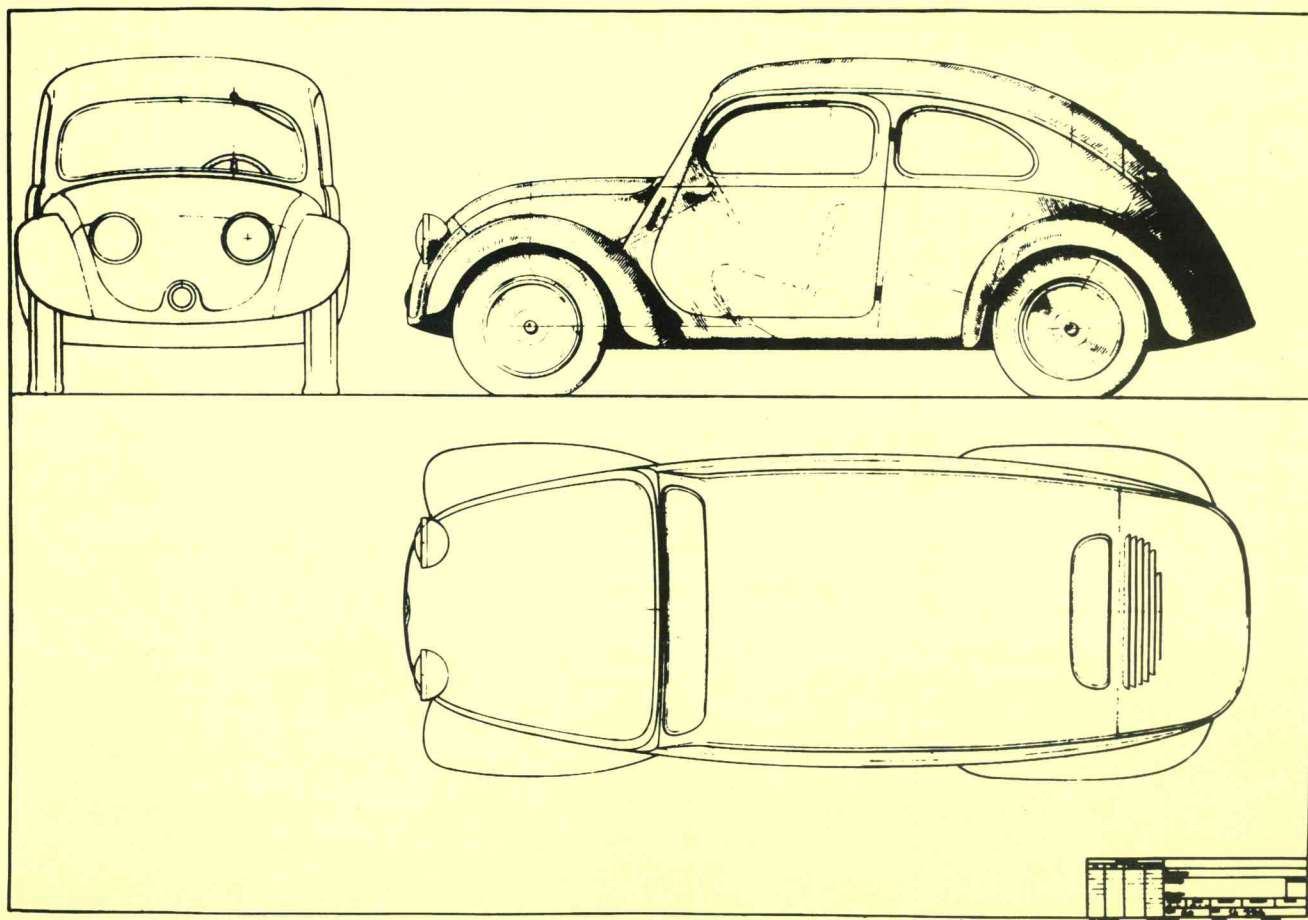
Mas seus olhos cintilavam de maneira especial quando ouvia o ronronar ou o ronco dos motores, e ia anotando mentalmente tudo o que deveria ser ajustado, mudado ou redesenhado. Os que o conheceram pessoalmente guardam a imagem de um homem de estatura média, metido num velho terno folgado de *tweed* que na primeira ocasião trocava por um macacão de mecânico. Filho de um modesto funileiro, nasceu em Maffersdorf, cidade de 2 mil habitantes nos confins do Império

O criador Ferdinand Porsche e uma miniatura do protótipo VW-3, antecessor de sua mais famosa criatura, o Fusca. Nem mesmo Porsche, um fervoroso defensor dos carros populares, poderia imaginar que um dia o Fusca fosse adquirir "vida própria", transformando-se em um dos maiores fenômenos da indústria automobilística de todos os tempos.

Austro-Húngaro, em 3 de setembro de 1875. Era uma época de novidades. Onze anos antes, a primeira lâmpada elétrica iluminara os laboratórios de Thomas Edison. Quinze anos mais tarde, em 1890, os primeiros carros a motor de combustão interna criados por Gotlib Daimler e Karl Benz sairiam às ruas.

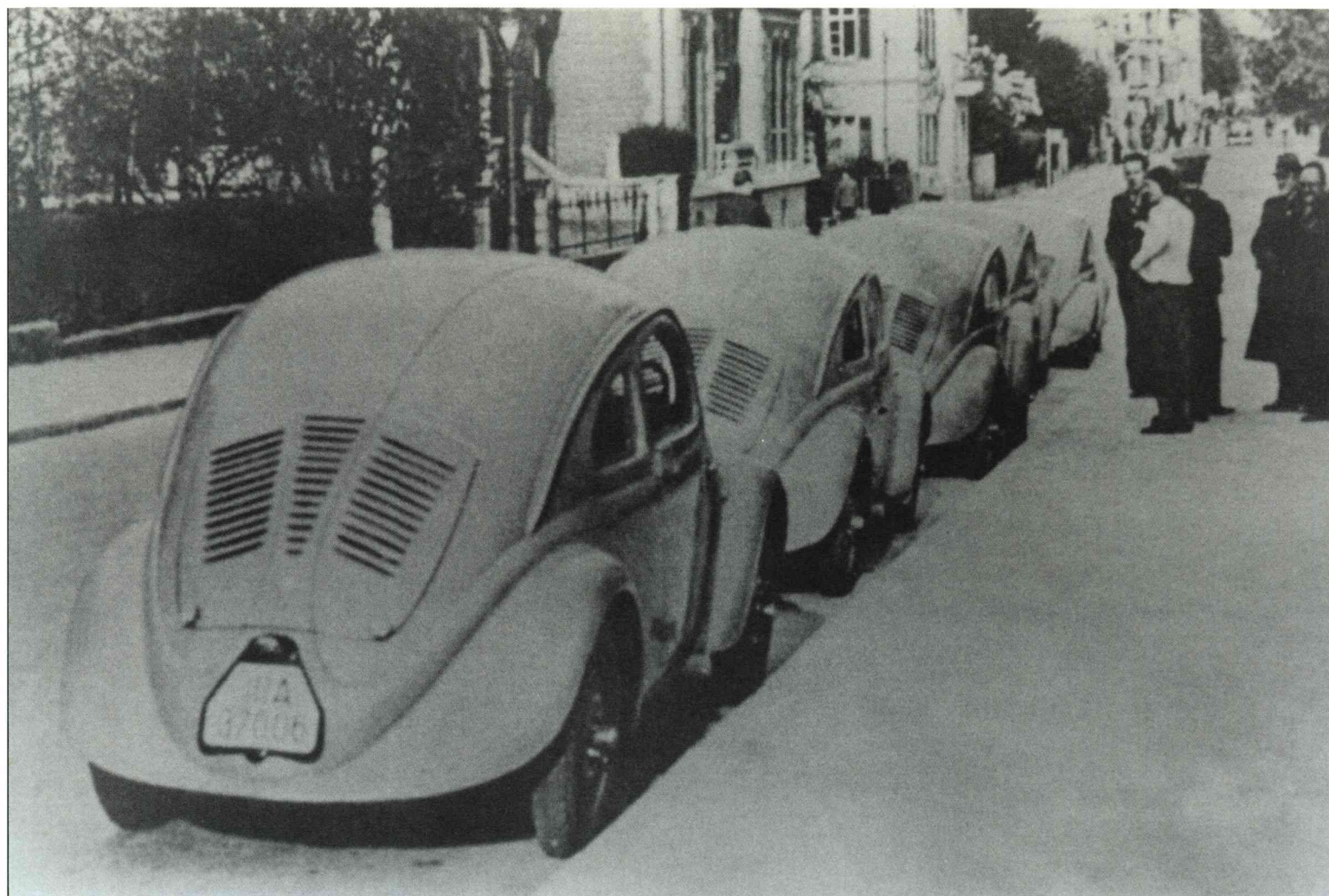
Interessado em conhecer de perto todas as novidades, Ferdinand Porsche seguiu para Viena ainda adolescente. Lá se empregou na United Electrical Company como encarregado de varrer o chão e engraxar as máquinas. Quatro anos mais tarde chefiava o laboratório de pesquisas.

Aos 25 anos, trabalhando para o industrial Ludwig Lohner, criou a "Chaise", estranha carruagem dotada de motor elétrico, que seria premiada na célebre Exposição Universal de Paris, em 1900. Pouco mais tarde lançou a "tia Eulália", um veículo de propulsão mista – um motor a explosão alimentava um motor elétrico que acionava as rodas – logo adquirido e festejado por personalidades como o arquiduque Ferdinando e o barão Nathan Rothschild.

A notoriedade conquistada lhe valeu um convite para trabalhar na Austro-Daimler Motor Company, onde permaneceria até 1923 como principal executivo da área técnica. Na Austro-Daimler, assim como na Daimler Motor Company de Stuttgart para onde iria mais tarde, Porsche desenvolveu veículos notáveis. Entre eles o Sacha, assim batizado em homenagem ao conde Sacha Kolowrat, que financiou o projeto, e a Mercedes com

Datados de 1932, os esboços de Porsche já adiantavam como seria o Fusca. Dois anos depois era criado o NSU, protótipo que rodou durante 22 anos, até finalmente ser adquirido pelo Auto-Museum da Volkswagen, na Alemanha.

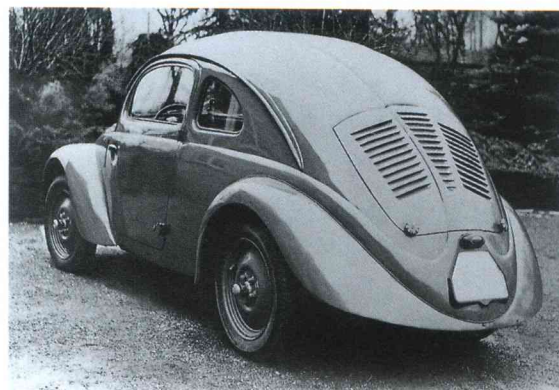
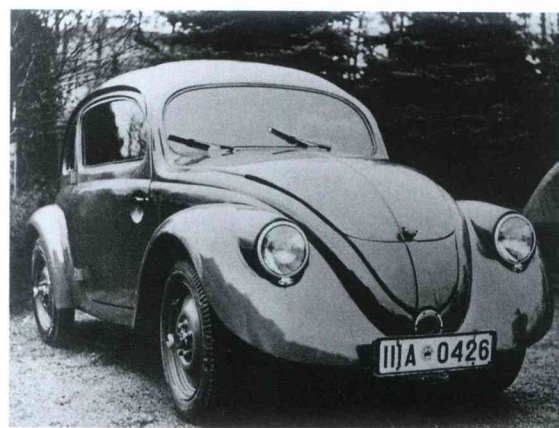
motor de 140 HP, de seis cilindros e seis litros, primeiro de uma série que dominaria as pistas de corrida européias de seu tempo.

Todos esses automóveis, no entanto, eram reservados aos ricos ou aos muito ricos. Na Europa em geral e na Alemanha em particular, a idéia de se fabricar um carro popular, defendida por Porsche antes mesmo do êxito de Henry Ford nos Estados Unidos, continuava a ser considerada uma ilusão. "Um carro para os trabalhadores", comentou um dos críticos da época. "E por que não uma casa na 5ª Avenida de Nova York para cada um?"

Em 1936, foram produzidos três protótipos, batizados de VW-3. Após um teste de resistência de 50 mil quilômetros, começava-se a provar a viabilidade do projeto. O próximo passo seria dado um ano depois, com a produção de mais 30 protótipos, então chamados de VW-30.

O sonho do carro popular

Finalmente, Porsche optou pela independência, estabelecendo-se como consultor na cidade de Stuttgart, em 1931. Tinha 55 anos. Logo de saída, recebeu uma proposta inesperada. Durante uma visita à União Soviética foi convidado a se estabelecer no país, juntamente com toda a sua equipe, assumindo o comando de um gigantesco programa de carros populares. Mas Porsche preferiu permanecer em Stuttgart, convencido de que, mais cedo ou mais tarde, a idéia de um carro barato, feito para o povo, acabaria se impondo na Alemanha.

Não estava enganado. Sucessivamente, dois fabricantes de motocicletas – das marcas Zundapp e NSU – encomendaram-lhe protótipos de carros populares. O modelo feito para a NSU já lembra bastante o Volkswagen definitivo, apresentando algumas de suas características básicas: motor na parte traseira de quatro cilindros opostos dois a dois, refrigeração a ar e peso aproximado de 650 kg. Tinha ainda suspensão independente nas quatro rodas por barra de torção, inovação destinada a enorme sucesso. Até cair em domínio público em 1950, essa patente seria vendida para inúmeros fabricantes como Alfa-Romeo, Lancia, Citroën, BMW, Morris e Volvo.

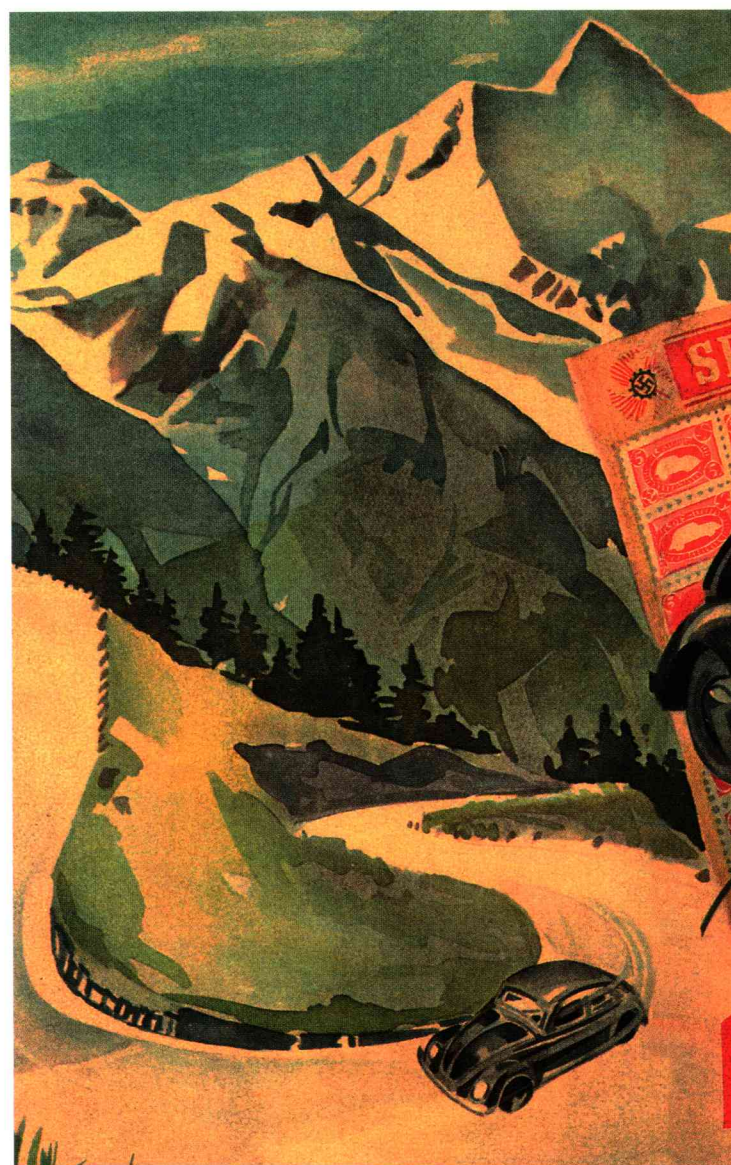
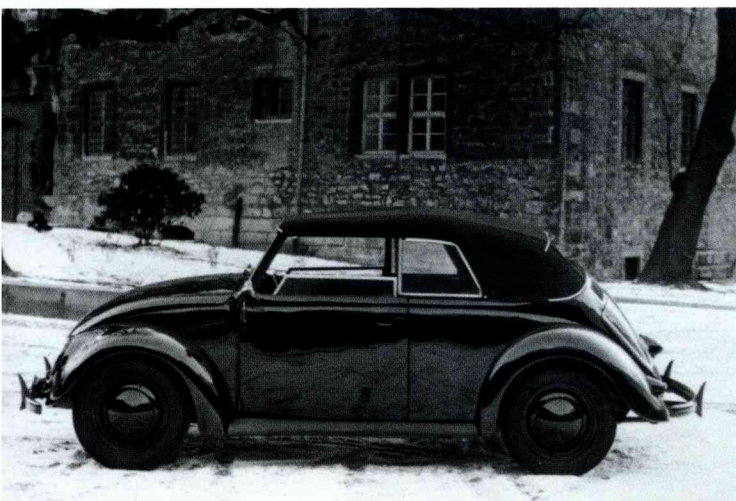
Mas tanto a Zundapp quanto a NSU abandonaram os seus projetos por julgarem os investimentos elevados demais. O impasse só começou a se resolver em 1934, quando Porsche recebeu apoio oficial do governo

Os carros da série VW-30, manufaturados em colaboração com a Daimler Benz e a Reuter & Co., foram testados exaustivamente por 2,4 milhões de quilômetros.

alemão. Foi uma decisão mais política do que financeira, porque o que se pretendia era, sobretudo, diminuir o atraso em relação aos americanos. Naquela época, havia um único carro para cada 49 alemães, quando a proporção nos Estados Unidos era de um carro para 4,5 americanos.

Para desenvolver o projeto, Porsche recebeu a quantia de 200 mil marcos, comprometendo-se a entregar, no prazo de dez meses, três protótipos de um carro capaz de percorrer 100 km por hora em velocidade de cruzeiro, enfrentar subidas com 30% de inclinação e que pudesse ser vendido a um preço de 990 marcos. Por economia, os protótipos foram montados com a ajuda de alguns operários na garagem da casa do próprio Porsche, onde ele instalara dois tornos, uma furadeira e uma fresa. De lá saíram, em 10 de outubro de 1936, com 16 meses de atraso, os três primeiros protótipos Volkswagen. Batizados de Volksauto-série VW-3, foram exaustivamente testados por 50 mil quilômetros cada um.

Do descrédito ao sucesso

Em 1937, uma associação entre a Porsche, a Daimler Benz e a Reuter & Co. permitiu a produção de mais 30 protótipos, testados num total de 2,4 milhões de quilômetros, principalmente na região da Floresta Negra.

Apesar dos resultados positivos, a indústria automobilística alemã, que deveria fabricar o

Em 1937, o governo alemão decidiu criar uma empresa estatal para a produção do Fusca, com capital da *KdF*, um dos departamentos do sindicato oficial alemão. O carro seria vendido por meio de uma "caderneta", na qual as pessoas colariam selos de 5 marcos até completar o valor equivalente ao carro – originalmente chamado de KdF-Wagen.

automóvel em regime de cooperativa, não se interessou. Assim, ainda em 1937, o governo alemão decidiu criar uma grande empresa estatal.

O capital inicial de 50 milhões de marcos, veio da *KdF – Kraft durch Freude* (Força pela Alegria), um dos departamentos da Frente Trabalhista Alemã, o sindicato oficial. Daí o nome original do veículo, KdF-Wagen, que nunca pegou. Nomeado diretor de produção, Porsche embarcou para os Estados Unidos, onde visitou as grandes linhas de montagem de Detroit e trocou idéias com Henry Ford.

Em 1938, começou a ser levantada nas vizinhanças de Fallersleben, na baixa Saxônia, a maior fábrica de automóveis do mundo sob um único teto. Ao lado, estava prevista a construção de uma cidade modelo para 90 mil habitantes destinada aos futuros operários e suas famílias. Mais tarde, a fábrica e a cidade tomaram o nome de Wolfsburg.

Parte do custo dessas construções foi coberto por um plano de vendas no qual as prestações eram pagas adiantadamente. Embora não houvesse prazo certo de entrega, 336.668 alemães se inscreveram no plano, pagando um total de 280 milhões de marcos (cerca de US$ 67 milhões).

Esses automóveis não chegaram a ser fabricados. Com o início da Segunda Guerra Mundial, em 1º de setembro de 1939, o esforço voltou-se inteiramente para a produção de veículos militares. Entre as várias versões destacou-se o jipe Kübelwagen, que chegou a

Para a apresentação do KdF-Wagen foi organizada uma grande parada em Berlim, em 26 de junho de 1939. Mas logo em setembro do mesmo ano, com o início da Segunda Guerra, a produção do carro foi interrompida.

ter uma produção de 55 mil unidades. Graças ao motor refrigerado a ar, resistia tanto ao frio da União Soviética quanto ao calor dos desertos no norte da África. Por ser leve, podia passar sobre minas sem detoná-las, fato que salvou a vida do marechal Rommel (a "Raposa do Deserto"), um de seus grandes admiradores. Havia também o Schwimmwagen, veículo anfíbio dotado de uma hélice retrátil instalada na parte traseira. Sobre a água, o volante agia como roda de leme. Cerca de quinze mil unidades foram produzidas.

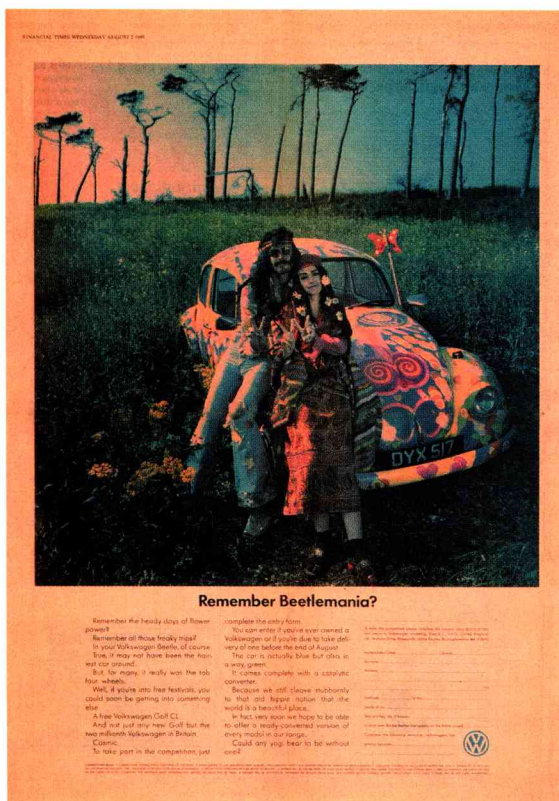
Bombardeada mais de 200 vezes em 1944, a fábrica de Wolfsburg chegou ao final da guerra, em abril de 1945, praticamente em ruínas. Os anos de 1946 e 1947

foram de produção limitada e penosa reconstrução. Os ingleses não se interessaram pelo empreendimento, que estava dentro de sua zona de ocupação. Uma missão enviada de Londres concluiu entre outras coisas: "Esse veículo não dispõe dos requisitos fundamentais de um automóvel. Suas formas e desempenho são muito pouco atrativos para o comprador médio. É muito feio e barulhento. Poderá ser popular por um ou dois anos, se tanto." Não era uma opinião isolada. Os soviéticos tampouco se interessaram pela fábrica. "Não vale um níquel", chegou a declarar em 1945 o industrial americano Henry Ford, a quem foi oferecida praticamente de graça.

A grande virada começou em 1948, quando Heinrich Nordhoff assumiu a presidência do empreendimento. Trabalhando sete dias por semana, dormindo numa cama de armar ao lado do próprio escritório, ele foi o grande responsável pela retomada da produção.

A linha de montagem tinha de ser interrompida quando chovia forte, porque boa parte do telhado desaparecera com os bombardeios e não sobrara uma única vidraça intacta. Ainda assim, no final de 1948 a produção já era de 19.244 unidades. Em 1949 foram 46.154. No mesmo ano, Nordhoff fechou um acordo com a Chrysler mundial para a utilização de sua rede de revendas em todo o mundo. Foi um passo decisivo.

Ao mesmo tempo em que renascia na Alemanha, o Fusca iniciava a sua conquista do mercado mundial.

O Schwimmwagen em miniatura, ao lado do jipe Kübelwagen, e em ação. A quantidade de Kübelwagens apreendidos durante a guerra foi tão grande, que se fez necessária a edição de um manual em inglês para a sua utilização.

Em 1949, quando entrou no mercado americano, o Fusca causou estranheza. Só dois carros foram vendidos. Mas o esforço publicitário e a sabedoria do tempo transformaram o "Beetle" em uma verdadeira mania. Ator de cinema, o Fusquinha Herbie, dos estúdios Walt Disney, marcou época.

Os primeiros passos no exterior custaram muito esforço. Nos Estados Unidos, depois do jejum forçado durante a Segunda Guerra Mundial, os consumidores estavam ansiosos para voltar a seus antigos carrões carregados de cromados. Pouco se interessaram pelo modesto recém-chegado. Em 1949, as exportações para o mercado americano limitaram-se a dois exemplares. Em 1950, mal alcançaram 157. E até 1953, o total acumulado não ultrapassou 2.130.
Apesar desse início pouco encorajador, a Volkswagen resolveu investir pesadamente na sua rede americana de revendedores, oferecendo assistência técnica impecável. Também soube usar parte do que melhor se produzia em termos de campanhas publicitárias nos anos 50 nos Estados Unidos, criando um conceito para o carro, protegendo o seu consumidor e explorando um nicho de mercado.
Valeu o esforço. Nos anos seguintes, a popularidade do "Beetle" (Besouro), apelido dado pelos americanos ao Fusca, disparou nos Estados Unidos. Surgiu a "Beetlemania", gerando diversas brincadeiras e competições. Entre elas, o "Beetle Cramming", concurso no qual equipes universitárias disputavam a possibilidade de enfiar o maior número possível de pessoas dentro de um Fusca. O recorde desta competição acabou sendo registrado fora dos Estados Unidos, por uma equipe da Universidade de Graz, na Áustria, e permanece ainda nas páginas do *Guiness Book of World Records*: 57 pessoas dentro de um Fusca!

Muito popular nos Estados Unidos, o "Beetle Cramming" era um concurso no qual equipes de universitários disputavam quem conseguia colocar o maior número de pessoas dentro do Fusca.

Mais tarde, o carro se transformaria em ator de cinema. No filme *Se meu Fusca Falasse*, criado pelos estúdios Walt Disney, ele se mostra capaz de nadar, voar, andar sobre duas rodas e até pensar como gente. Nada a estranhar, pois as formas arredondadas do Fusca são, para muitos, a alusão perfeita ao objeto que se pode personificar.

Em terras tropicais

No Brasil, o Fusca começou a ser fabricado graças ao espírito de iniciativa de homens como o brasileiro José Bastos Thompson, na época um dos dirigentes da Brasmotor, e do alemão Friedrich Schultz-Wenk – que mais tarde viria a ser o presidente da Volkswagen brasileira. Bastos Thompson apaixonou-se pelo

Fusquinha ao ler uma reportagem sobre a espantosa reconstrução da fábrica, na Alemanha. Imediatamente passou a acreditar no futuro daquele carro de forma esquisita, escuro e sem cromados, muito ágil e funcionando sem água. Interessado em representar a marca no Brasil, recorreu a Cecil B. Thomas, presidente da Chrysler americana, de quem a Brasmotor já era representante no Brasil, para intermediar as negociações com a Volkswagen. Convencido das possibilidades que o mercado brasileiro representava, Heinrich Nordhoff, presidente da Volkswagen, veio ao Brasil acompanhado de Shultz-Wenk para a selar o acordo.

O porto de Santos assiste ao desembarque de mais um Fusca, na década de 50. A partir de 1953, com o início da montagem dos carros no país, o número de Fuscas que chegavam prontos foi diminuindo gradualmente.

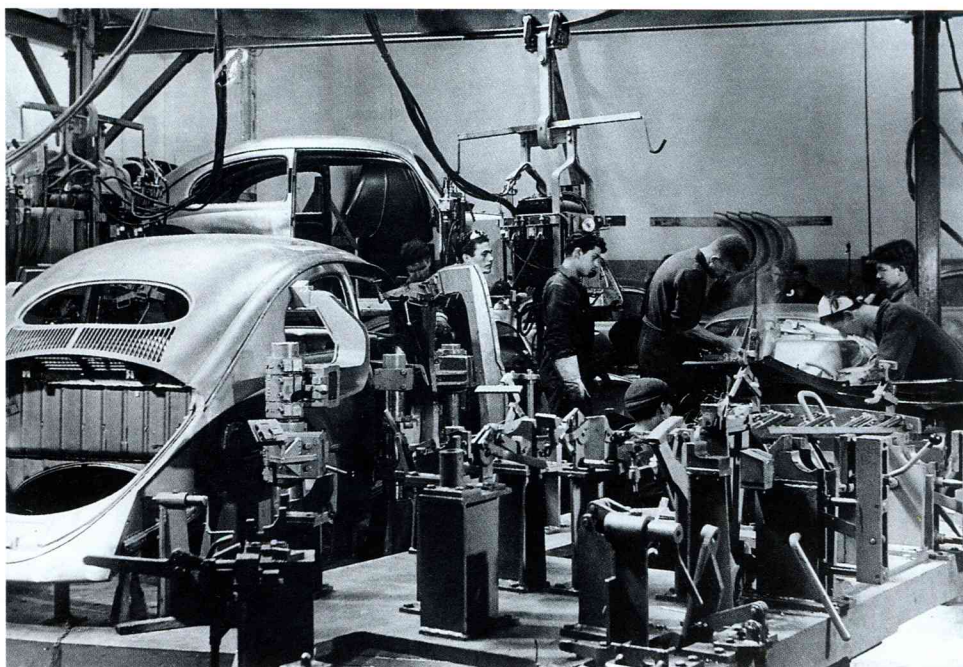
Deu certo. O primeiro lote de Fuscas desembarcou no porto de Santos no final de 1950. Eram 30 unidades que prontamente foram negociadas, marcando a entrada do veículo no mercado brasileiro.

Três anos mais tarde, os carros Volkswagen começaram a ser montados num pequeno armazém alugado no bairro do Ipiranga, em São Paulo. Todas as peças vinham da Alemanha e o motor era de 1.200 cm^3.

De 1953 até 1957, 2.820 veículos Volkswagen foram montados, dos quais 2.268 Fuscas e 552 Kombis.

Não era o bastante. O país estava pronto para a criação de uma verdadeira indústria automobilística.

No início da década de 50, a frota nacional era da ordem de 528 mil veículos, divididos entre automóveis (276 mil), caminhões (236 mil) e ônibus (16 mil).

Com uma população de 52 milhões de habitantes, o

Em março de 1953, a Volkswagen do Brasil se estabelece em um armazém na rua do Manifesto, no bairro paulistano do Ipiranga. As peças chegavam embaladas da Alemanha e, depois de horas de trabalho, se "transformavam", ganhando as ruas do país. Entre 1953 e 1957, mais de 2 mil Fuscas foram montados.

VOLKSWAGEN DO BRASIL

Brasil possuía um veículo para cada cem pessoas. Embora concentrada em sua grande maioria na zona rural, a população migrava cada vez mais para as áreas urbanas, onde já era perceptível um grande crescimento.

Até então o mercado dispunha apenas de automóveis importados, o que prejudicava sensivelmente a balança de pagamentos. No período de 1950 a 1956, por exemplo, a média anual de gastos com a importação de veículos ficou em torno de US$ 130 milhões, com o ano de 1951 registrando um recorde de 100 mil carros importados e despesas da ordem de US$ 276,5 milhões.

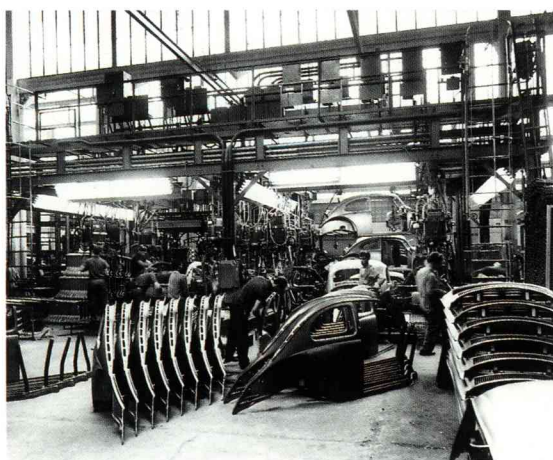
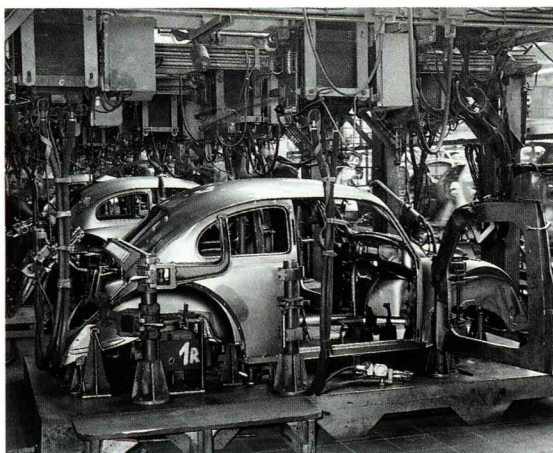
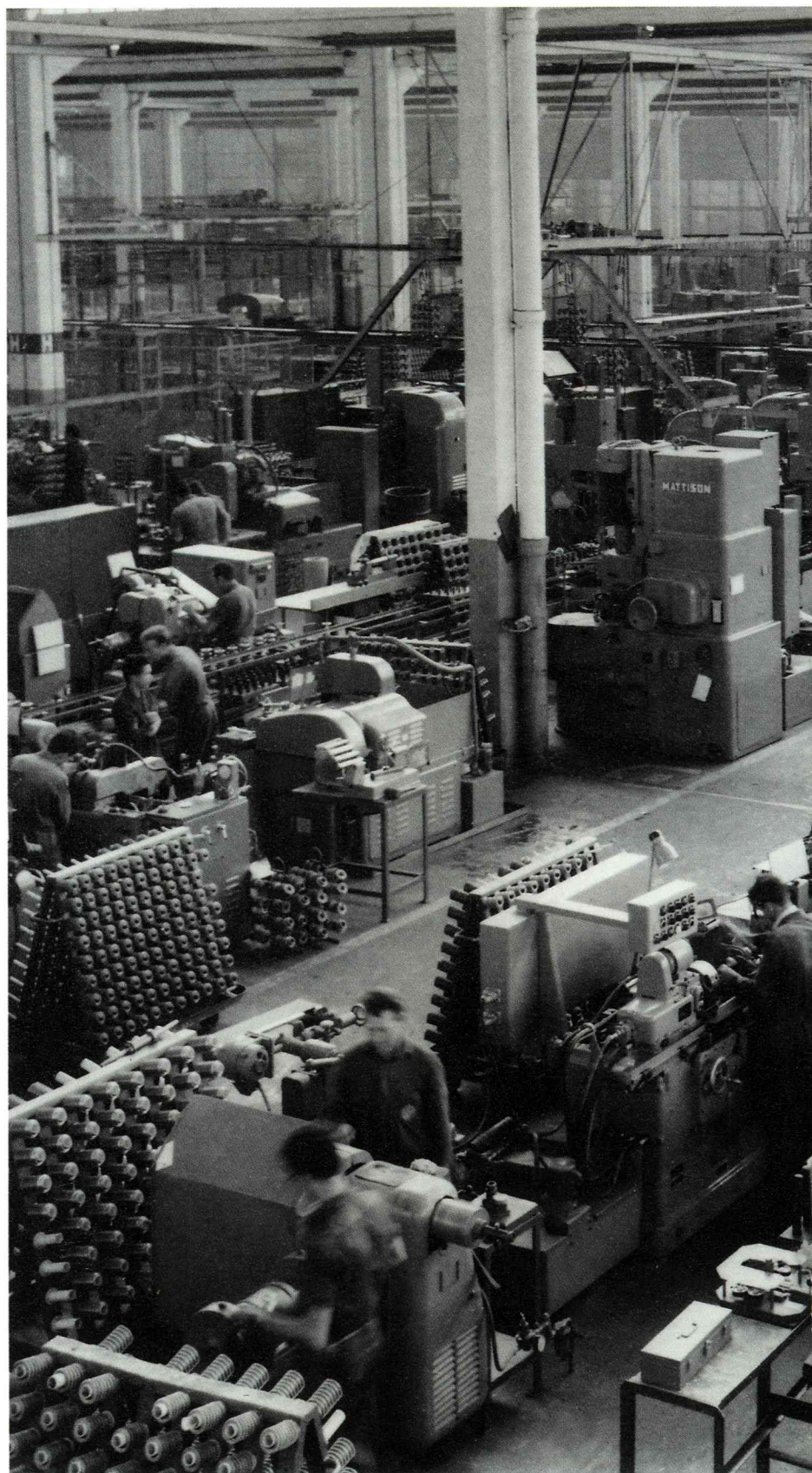
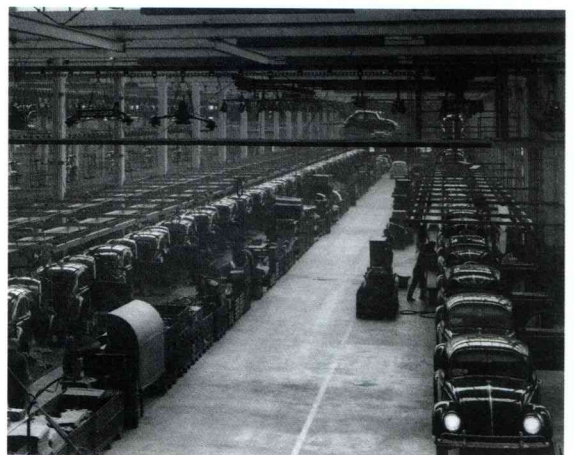
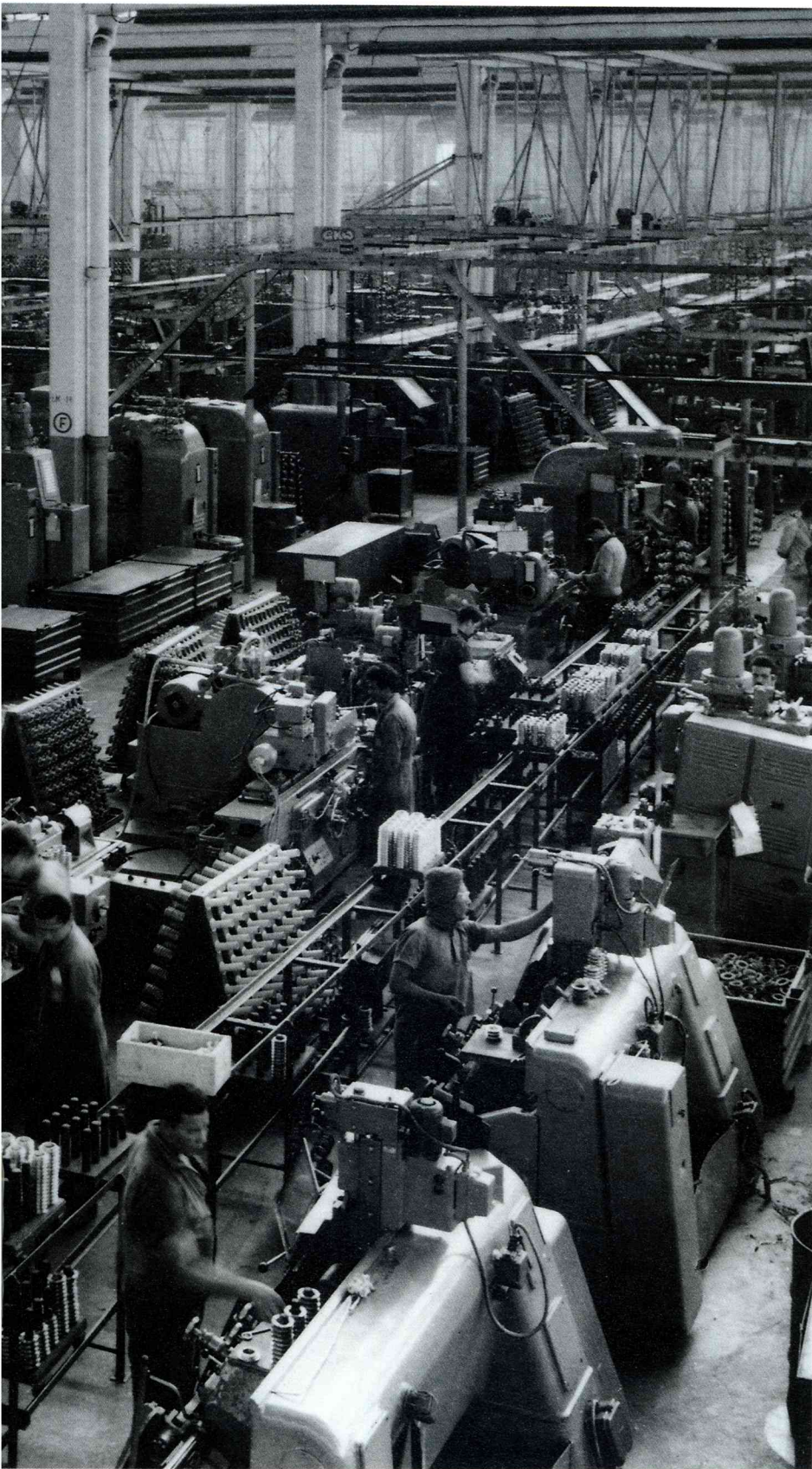
A situação começou a mudar a partir de 1953, quando a falta de reservas cambiais ameaçou mais de perto a

Percebendo a boa aceitação do carro no país, em 1956 a Volkswagen iniciou a construção de sua fábrica, um colosso de 10.200 m², localizado no km 23,5 da via Anchieta.

economia nacional e o governo acelerou antigos planos de incentivo à fabricação de veículos. Assim, em junho de 1956, surgiu o Geia (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), órgão encarregado de fixar as bases para a implantação da indústria automobilística brasileira e de garantir a obtenção de metas anuais de nacionalização estabelecidas para cada linha de produção.

Em janeiro de 1959, saíam da fábrica da Volkswagen os primeiros Fuscas brasileiros, com um índice de nacionalização de 54%.

A pedra fundamental

Ao mesmo tempo em que eram lançadas as bases e diretrizes para o grande salto industrial do país, a Volkswagen do Brasil preparava os alicerces de sua fábrica, no km 23,5 da Via Anchieta. Um ano depois, saía dessa unidade industrial, com 10.200 m² de área

A montagem do Fusca é quase artesanal. Depois de produzida a parte da lataria, a carroceria é pintada e, em seguida, recebe o acabamento. Enquanto isso, o chassi vai recebendo motor, suspensão e eixos. Em seguida, há o "casamento": a carroceria desce sobre o chassi, é parafusada, os carros recebem bancos, pneus e estão prontos. São Bernardo do Campo, década de 60.

Em todo o país, o cenário das ruas vai mudando rapidamente. Em poucos anos, os modelos importados vão cedendo lugar ao Fusca. São Paulo, 1966.

construída, o seu primeiro produto: uma Kombi, apresentada ao público no dia 2 de setembro de 1957. O Fusca só começou a ser produzido mais de um ano depois, no dia 3 de janeiro de 1959, com um índice de nacionalização de 54%. Quatro dias mais tarde, o empresário paulista Eduardo Andrea Matarazzo adquiria o primeiro Fusca brasileiro.

Apesar de estar em funcionamento, a fábrica só seria oficialmente inaugurada no dia 18 de novembro de 1959. Sinal dos novos tempos, o presidente Juscelino Kubitschek anunciou em seu discurso que a renda obtida por meio da indústria automobilística já superava a do café.

E era apenas o começo. Se por um lado o governo brasileiro oferecia à indústria certas facilidades, em contrapartida colocava desafios. Como, por exemplo, um índice de 95% de nacionalização para o Fusca.

A Volkswagen aceitou e foi mais além: 100% de nacionalização, assim que houvesse fornecedores para fabricar todas as peças.

Esses desafios foram de extrema importância, porque aumentos no índice de nacionalização significavam a transferência de tecnologia para fornecedores, a formação de mão-de-obra e o estímulo ao investimento na abertura de novas fábricas.

No caminho aberto pelo Fusca, vieram também uma contínua geração de empregos, o desenvolvimento de áreas urbanas próximas às fábricas, especialmente em São Bernardo do Campo, e o aperfeiçoamento dos

recursos sociais colocados à disposição do público da região, como meios de transporte, abertura de novas avenidas e iluminação pública.

Para visualizar a transformação na economia do país, basta passar os olhos por uma coleção de jornais antigos. Tomando-se uma edição qualquer anterior à primeira fábrica Volkswagen, a página de classificados de automóveis mostrará uma infinidade de marcas curiosas, algumas delas quase esquecidas, como: Packard, Hillman, Nash, Hudson, Prefect, Studebaker e Anglia.

Nas décadas seguintes esse panorama iria se modificar radicalmente: os anúncios de carros estrangeiros tornaram-se minoria, ou inexistentes, e os modelos da Volkswagen, com destaque para o Fusca,

Em janeiro de 1963, os "táxis mirins", como eram chamados, foram autorizados a circular, provocando uma verdadeira revolução no mercado.

chegaram a representar quase metade das ofertas de uma única página.

Se nos últimos anos os carros estrangeiros voltaram, isso não se deve a uma deficiência da produção nacional. Constitui, ao contrário, demonstração de maturidade e capacidade de competir num mercado aberto. Não há maior prova disso do que o fato de o Fusca brasileiro ter sido exportado para mais de 60 países.

Quando começou a ser comercializado, o Fusca chamou a atenção pelo motor traseiro, o que chegou até a ser motivo de anedota. Mas, em pouco tempo, o carrinho com motor "sobressalente" cativava mais e mais usuários, pela sua simplicidade e resistência.

Talento para superar barreiras

Essa caminhada em direção ao sucesso teve vários obstáculos. Como era de se esperar, a exemplo do que aconteceu nos Estados Unidos, houve também alguma resistência inicial. O Fusca simplesmente não batia com a idéia de um bom automóvel, formada a partir dos enormes modelos americanos conhecidos no Brasil. Tudo surpreendia, a começar pela colocação do motor, origem de uma anedota que marcou época. "Abrindo a parte dianteira do seu Sedan, um motorista novato assusta-se pensando que lhe roubaram o motor. Só se consola quando lhe avisam que o automóvel tem um 'motor sobressalente', estrategicamente colocado na parte de trás."

Logo se percebeu, no entanto, que as "esquisitices" do Fusca correspondiam a vantagens muito reais, a começar pela facilidade na manutenção do motor. A revista *Quatro Rodas* descreveu certa vez: "Está tudo bem à mão: o carburador e seus parafusos para regular a marcha lenta, os cabos do acelerador e do afogador; sobre o carburador

está o filtro de ar; abaixo dele, um pouco à esquerda, o distribuidor; bobina, dínamo, correia, polia do virabrequim e vareta para examinar o nível de óleo do cárter. E se o mecânico precisar tirar o motor, é só desapertar quatro parafusos: não tem de usar correntes e roldanas, como se faz com os motores convencionais, porque o motor Volkswagen pesa apenas 103 quilos e sai por baixo do carro".

Com o Fusca não havia tempo ruim. Resistente, o carro logo se destacou pela eficiência em qualquer tipo de terreno.

Essa simplicidade era fundamental num país de oficinas mecânicas nem sempre bem equipadas, sobretudo quando distantes dos grandes centros.
O Fusca também se revelou excepcional nas estradas brasileiras, resistindo aos buracos e atravessando com galhardia os trechos de lama.
Além de tudo, era econômico como deve ser um carro popular. Quando chegou ao Brasil, percorria até 10 km

por litro na cidade, duas vezes mais do que seus concorrentes americanos ou europeus.

Diante de tantas vantagens, a resistência inicial dos consumidores logo desapareceu. No seu primeiro ano de produção, o Fusca vendeu 8.406 unidades e, a partir de 1962, já era o grande líder do mercado, com um total de 31.014 unidades. No dia 4 de julho de 1967, a empresa festejava a produção de 500 mil veículos Volkswagen brasileiros.

Também havia outros motivos para comemorar.

O Brasil do final da década de 60 era muito diferente daquele que recebeu seu primeiro Fusca. A frota nacional de veículos atingia a marca dos 2,5 milhões, o que dava uma média de um veículo para cada 37,2 habitantes.

Linha final de montagem do Fusca, nas instalações de São Bernardo do Campo, na década de 60. Em 1962, o carro já era o grande líder do mercado nacional.

Um sinônimo de liberdade.
O Fusca invade a década de 70,
posando para fotos e,
em plena atividade, paquerando
nas agitadas noites da
rua Augusta, em São Paulo.

O modelo Sedan, que já havia conquistado uma geração, incorporava-se agora aos valores culturais do momento. Era o tempo da Tropicália, dos Festivais da Record, da Música Popular Brasileira em alta, do Paz e Amor, que iria guiar toda uma nova geração a "ganhar a estrada", num sinônimo de liberdade que os tempos exigiam.

Mas nem tudo seriam flores. No final de 1970, a Volkswagen experimentou o pior momento de sua história. Um incêndio destruiu quase totalmente as suas linhas de pintura. A reconstrução foi rápida e emocionante: todos os funcionários da empresa e mesmo os concorrentes não mediram esforços para restabelecer a produção da Volkswagen, alguns chegando a emprestar suas dependências e equipamentos para que a produção não fosse paralisada. Afinal, o Fusca já havia conquistado o coração dos brasileiros e ganhara as ruas dos quatro cantos do país.

Em termos de vendas, os melhores momentos do Fusca foram registrados nos primeiros anos da década de 70.. Em 1973, 224.154 unidades foram comercializadas no país, o que significou a elevada média de 18.679 veículos por mês. O modelo foi responsável, naquele ano, por nada menos que 40% de todas as vendas de automóveis no Brasil. Computando-se as exportações, o total comercializado no período elevou-se a 235.134 Fuscas, resultado ainda inferior ao atingido em 1974, quando suas vendas globais somaram 237.323 unidades.

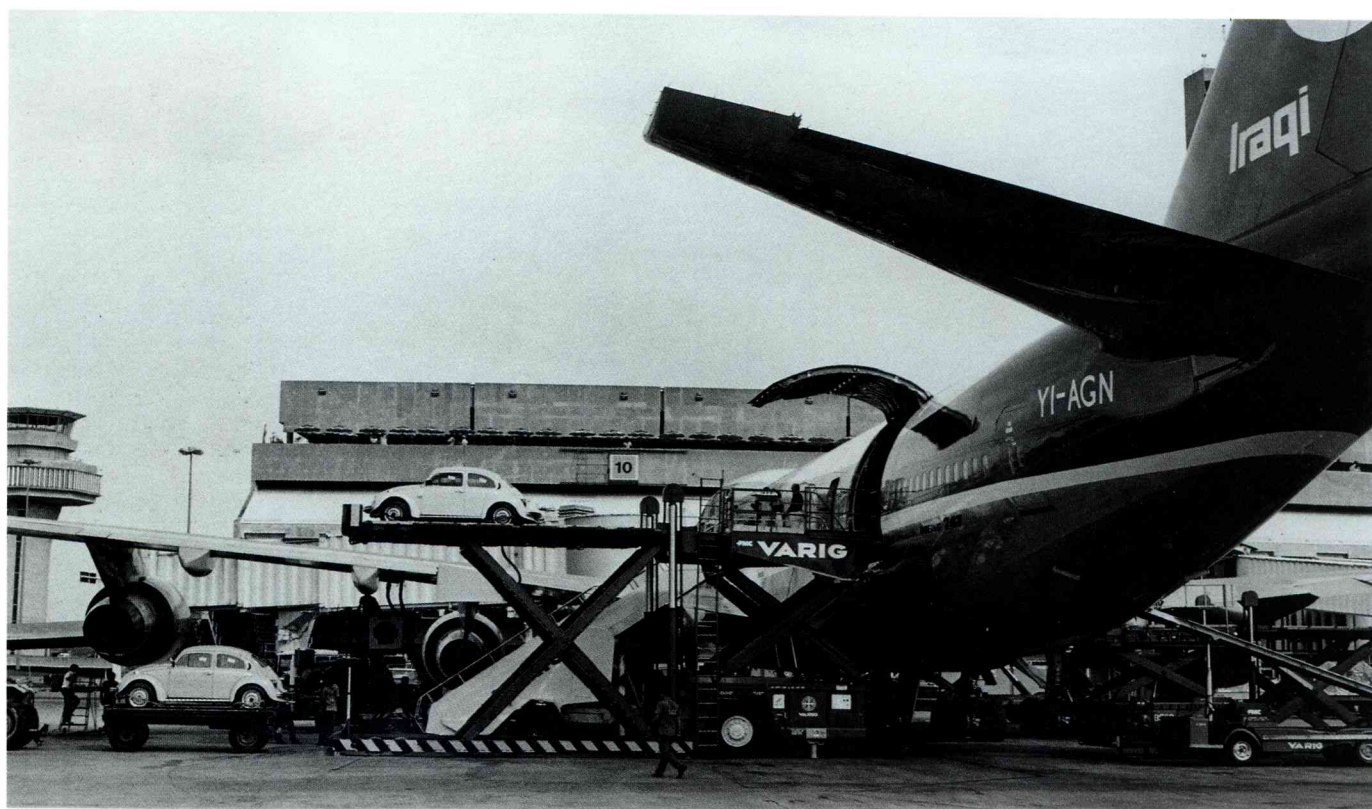
Entre 1972 e 1976, as vendas anuais do Fusca superaram sempre 200 mil unidades.

Conquista de novas fronteiras

O mercado interno era o grande consumidor do veículo, mas já em 1970 a Volkswagen começou a colocar em prática sua política de exportações. Nesse ano, foi embarcado o primeiro Fusca brasileiro para a Bolívia. Dez anos mais tarde, um total de 380 mil veículos completos da linha brasileira haviam sido encaminhados a 62 países de todos os continentes.

O Fusca, símbolo de eficiência mecânica e resistência, foi o modelo mais exportado no período, com uma participação da ordem de 51% (193.400 unidades) no volume de exportações da Volkswagen. Vinham a seguir a Brasília, os utilitários e o Passat. No total, a receita com exportações ultrapassava US$ 1 bilhão, somadas as remessas de câmbios, motores e peças de reposição.

Para o desenvolvimento e estruturação das exportações,

Em março de 1972, a Volkswagen do Brasil comemorou a produção do milionésimo Fusca. Acima, a famosa rua Augusta em meados da década de 70, repleta de Fusquinhas. O carro era mesmo uma grande mania.

a Volkswagen criou uma verdadeira empresa à parte, com cerca de 700 empregados empenhados no planejamento e desenvolvimento de produto, comercialização e técnica de exportação, processamento de pedidos, análise de qualidade, assistência técnica e garantia.

Além de adotar os idiomas mais correntes no mercado internacional, como o francês, o inglês, o espanhol e o alemão, a Divisão de Exportação contratou funcionários capazes de falar e escrever em outros 20 idiomas, incluindo o árabe, o sueco e o indonésio. E para dar acompanhamento a todos os embarques, um departamento especial foi criado para contratar carretas, fretar navios e aviões. Era como se, agora, o Fusca fizesse o caminho de volta. Trinta anos haviam decorrido da sua chegada ao Brasil.

Em 1970, embarcava para a Bolívia o primeiro Fusca brasileiro. Dez anos mais tarde, a Volkswagen do Brasil já havia exportado 380 mil Fuscas, para 62 países, entre eles o Iraque.

Fusca, sempre Fusca

Muito embora o Fusca atual guarde as formas básicas do modelo original, as modificações introduzidas ao longo do tempo no motor, nos equipamentos e em detalhes da carroceria chegam a nada menos do que 2.500. Alguns anos foram particularmente inovadores. Em 1967, houve a troca do motor de 1.200 pelo de 1.300 cilindradas, com 46 cv SAE de potência, dez a mais do que o anterior. O vidro traseiro ficou 20% maior.

Três anos mais tarde, em 1970, nascia o Sedan 1500, logo apelidado de Fuscão. Exibia motor de 52 cv SAE, bitola traseira 62 mm mais larga que a do 1300, barra compensadora no eixo traseiro, capô do motor com aberturas para ventilação e novas lanternas traseiras, incorporando a luz de ré. Opcionalmente, o Fuscão podia ter freios a disco na frente. Internamente, seu acabamento era mais luxuoso, e já vinha com cintos de segurança.

O ano de 1974 trouxe o lançamento do motor de 1.600 cilindradas – para os íntimos, "Super-Fuscão" –, com seu motor de dupla carburação desenvolvendo 65 cv SAE. Também nesse ano, os Sedan 1300 e 1500 passaram a ter bitola dianteira mais larga, pára-brisa maior, sistema de ventilação interna e pisca-alerta. Com o surgimento do Proálcool em 1975, como

Projetada para aumentar a segurança do proprietário do carro, a nova lanterna "Fafá" causou um enorme estardalhaço no Brasil, ganhando o apelido logo em 1979, ano de seu lançamento.

O ano de 1974 trouxe o lançamento do "Super-Fuscão", uma verdadeira máquina com motor de 1.600 c.c.

resposta brasileira à crise mundial do petróleo deflagrada em 1973, o motor do Fusca ganhou adaptações para rodar com o combustível alternativo. Já em 1979 ele ganhava as ruas, com as mesmas inovações dos motores à gasolina: volante de direção em polipropileno texturizado, espelho retrovisor externo com formato retangular e a mais chamativa de todas: as lanternas traseiras maiores, logo apelidadas de "Fafá", em alusão às características anatômicas femininas da cantora Fafá de Belém. Nada mais brasileiro.
Em 1984, já oficialmente chamado de Fusca, desaparecia o motor 1.300, substituído por um novo 1.600 com

Carro de jovem, carro de adulto, carro veloz, carro resistente... O Fusca passava em qualquer terreno, e por onde passava ia ganhando mais e mais destaque. No automobilismo não foi diferente.

Por onde o Fusca passa sem novidade...

...muita novidade não passa sem ajuda.

86 carros partiram, só 18 chegaram. Entre eles, 7 Volkswagen. Nos 6 primeiros lugares, 3 Fuscas.

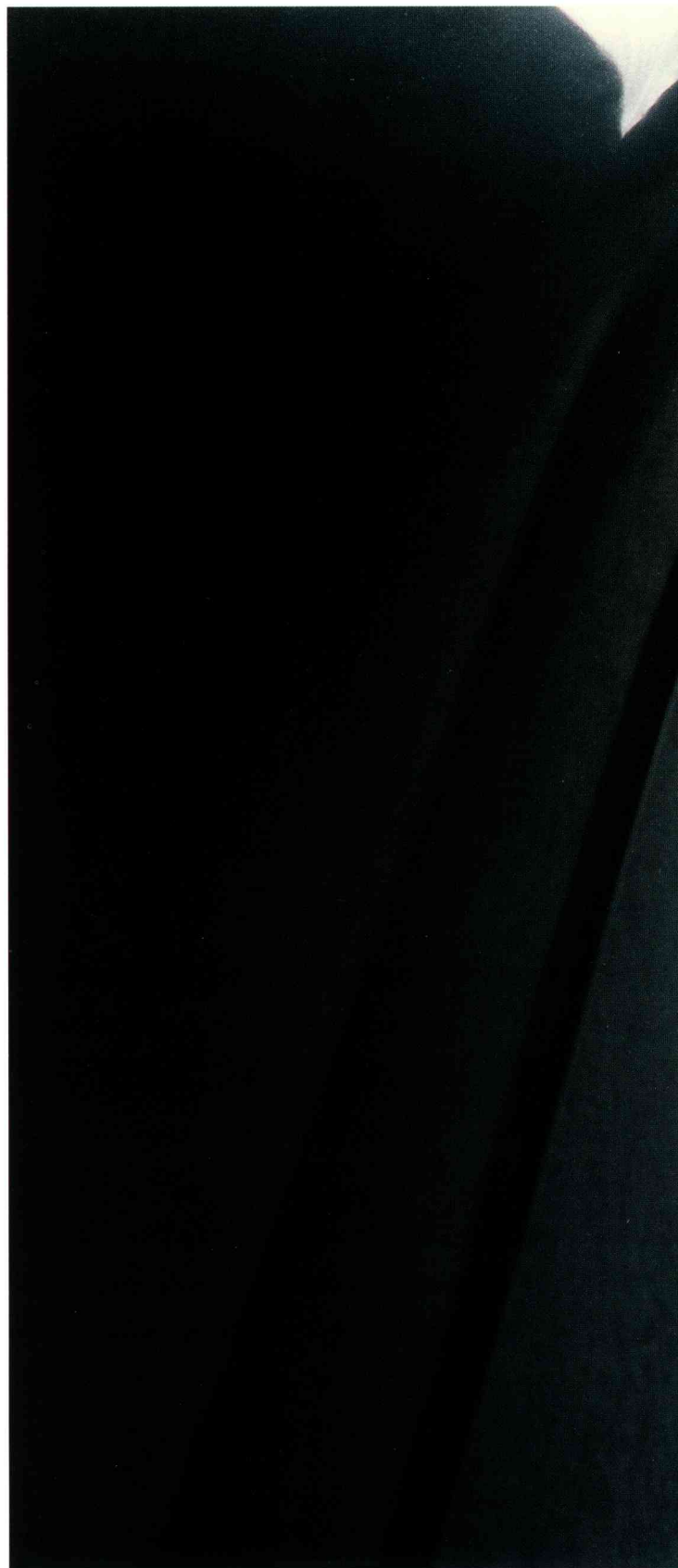
Assunção, Paraguai.
7.º Rallye Trans-Chaco, uma das mais importantes e mais difíceis provas do mundo.
Tão difícil que nem mesmo os especialistas hesitam em chamá-la de "prova dos loucos".
Tão importante, que o dia da largada é feriado nacional.
86 carros partem. Entre eles, equipes internacionais das marcas Ford, Toyota, Lancia, Datsun, Peugeot. E brasileiros como Chevette, Fiat 147 e Fusca.
Durante três dias eles tentarão atravessar 2.170 quilômetros do Chaco paraguaio, vencendo a selva, o pântano, o sol incandescente e a inclemência das chuvas.
Para isso, terão de passar por trechos onde a água e a lama chegam a meio metro de altura. E onde as duplas participantes são obrigadas a utilizar equipes de apoio, formadas por carros, jipes, tratores e até aviões e helicópteros.
Assunção, Paraguai, três dias depois.
Dos 86 carros que partiram, só 18 chegaram. Entre eles, 7 Volkswagen, sendo 3 Fuscas entre os seis primeiros lugares.
Nenhuma outra marca conseguiu tanto. Apesar de muitas terem até o dobro de potência. E de algumas viverem falando de tecnologia.
Na hora de provar, venceu a robustez e a valentia. A agilidade e a resistência. A perfeição da mecânica Volkswagen. A mesma perfeição do Fusca que você tem.

pistões, cilindros e cabeçotes redesenhados, válvulas de escapamento maiores e novas câmaras de combustão que melhoravam a queima da mistura ar/combustível.
Em 1986, finalmente, o Fusca passou a ser oferecido em uma única versão, com as opções a gasolina ou a álcool. Mais luxuoso, incluía bancos reclináveis com apoio de cabeça, além de janelas laterais traseiras basculantes. Enquanto evoluía nessa trajetória de constantes aperfeiçoamentos, o Fusca ia tomando um espaço cada vez maior na vida dos brasileiros. Como notou uma revista semanal: "Ídolo de gerações, tema de músicas, filmes, piadas, símbolo de ascensão da classe média menos favorecida e sinônimo de emancipação para jovens de famílias mais afortunadas, o Fusca era o senhor das ruas..." Era também, e sobretudo, um insuperável instrumento de trabalho. Durante décadas, os Fuscas dominaram o mercado de táxis, chegando, em 1986, a constituir 70% da frota dos automóveis de praça que circulavam em Salvador.
Até nas pistas de corrida o Fusca se distinguiu.
As características de seu motor refrigerado a ar permitiam "envenenamentos" incríveis sem comprometer a sua lendária resistência. Mesmo antes do Fusca ser montado no Brasil ele já empolgava as pistas de corrida. Em 30 de abril de 1950, o gaúcho Arthur Troula, pilotando um Fusca ainda importado, conquistou o 3º lugar no III Prêmio Crônica Esportiva Paulista, realizado no Autódromo de Interlagos. Desde então vieram muitas outras competições, sobretudo a partir de 1967, quando

foi instituída a Fórmula Vê, que acabaria por se transformar em uma verdadeira escola de formação de pilotos. Por ela passaram vários nomes do automobilismo brasileiro, como Alex Dias Ribeiro, Ingo Hoffman, José Carlos Pace e, logicamente, os irmãos Wilson e Emerson Fittipaldi que, em sua estréia na categoria, colocaram na pista o "Fitti-Vê" – inteiramente construído por eles –, carro que levou Emerson ao ponto mais nobre do pódio. Cinco anos depois, seria a vez do "Patinho Feio", um Fusca com motor de dois litros, injeção direta e virabrequim roletado, ganhar o campeonato brasiliense de 1972, pilotado por nada menos que o bicampeão mundial de Fórmula 1 Nelson Piquet.

Emerson Fittipaldi passa em primeiro lugar, seguido por José Carlos Pace, durante prova do campeonato de Fórmula Vê, disputada em 1967 no autódromo de Interlagos. A categoria, que usava mecânica Volkswagen, foi uma verdadeira escola de formação de pilotos.

Uma eterna paixão

Mas seria como companheiro do dia-a-dia que o carro iria conquistar o coração de uma infinidade de brasileiros. Muitos não estavam sequer interessados em aperfeiçoamentos ou inovações. Ao contrário: como ocorre nas amizades, quanto mais antigo o modelo, mais valorizado. É o que demonstram inúmeros aficionados que se juntaram para a formação de clubes de amantes do Fusca. Verdadeiros "fuscamaníacos", eles guardam tudo o que se refira ao carro: peças, miniaturas, objetos, publicações e, logicamente, modelos originalíssimos de anos longínquos das décadas de 40, 50 e 60. Num desses clubes, o Fusca Clube do Brasil, que possui mais de mil sócios cadastrados, tudo lembra o tempo dos primeiros Fuscas, a começar pelo jornal interno intitulado *A Bananinha*. É uma homenagem ao "semáforo direcional", aquele dispositivo eletromecânico que saía da coluna dos Fuscas mais antigos para indicar a intenção do motorista de entrar à esquerda ou à direita. Uma homenagem justa, com certeza, pois é essa a origem da expressão "dar a seta", incorporada e usada até hoje no jargão rotineiro dos motoristas. Imagine-se o desconsolo que se abateu sobre esses aficionados, e toda uma geração de pessoas que tiveram no Fusca o seu primeiro veículo, quando a Volkswagen anunciou ao mercado que estava tirando o carro de sua linha de produção, no ano de 1986. Houve até quem chegasse a encarar o momento com o mesmo sentimento de pesar causado pela separação

O Fusca 1953 do colecionador paulista Guido Ferrari e a "bananinha" apontando para a direita: um carro apaixonante. Pelo mundo todo, uma legião de fuscamaníacos se reúne em clubes, onde o assunto é sempre o carrinho.

jornal da tarde

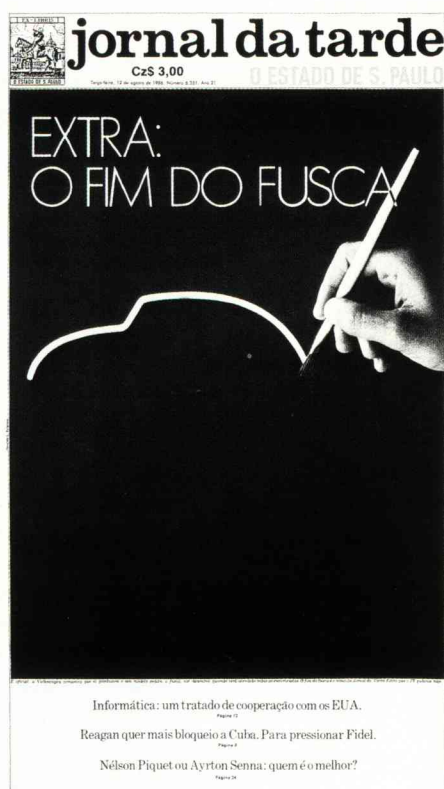
Cz$ 3,00

O ESTADO DE S. PAULO

EXTRA:
O FIM DO FUSCA!

Informática: um tratado de cooperação com os EUA.

Reagan quer mais bloqueio a Cuba. Para pressionar Fidel.

Nélson Piquet ou Ayrton Senna: quem é o melhor?

Quando o Fusca saiu de linha, em 1986, foi uma comoção nacional. O assunto ganhou destaque em toda a imprensa e até homenagem de concorrentes o Fusca recebeu.

dos Beatles ou a morte de John Lennon.

Na verdade, a decisão da Volkswagen brasileira seguia uma tendência mundial pois, àquela época, e com notável exceção do México, o Fusca já saíra de linha na totalidade dos países onde fora fabricado, incluindo os Estados Unidos e a própria Alemanha.

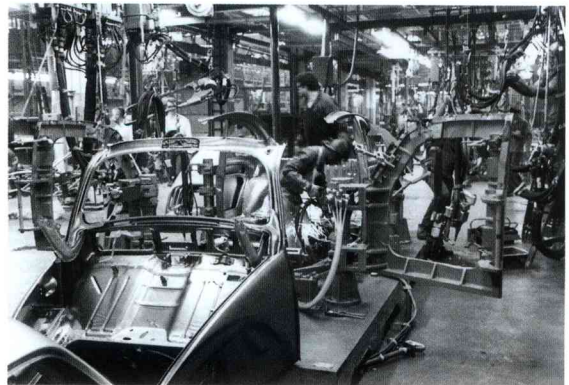
No Brasil, poderosas razões técnicas e de mercado apontavam a mesma direção. Seguindo a tendência mundial, a empresa vinha, desde 1984, investindo na modernização de sua linha de produção, introduzindo controles eletrônicos e sofisticados robôs para reduzir custos e aperfeiçoar ainda mais o reconhecido padrão de qualidade de seus veículos.

A montagem do Fusca não se encaixava nesse novo modelo de produção. Devido à quantidade de peças que utiliza, e também ao fato de exigir o acoplamento da carroceria a um chassi, sua montagem demandava mais tempo e mais mão-de-obra. Além dessa, outra desvantagem: seu projeto, ao contrário dos modelos mais modernos, não comporta o conceito de "família", isto é, não possibilita o desenvolvimento de versões diferenciadas, a partir do intercâmbio de partes e componentes, em especial de carroceria. Como argumento definitivo havia a queda nas vendas, que se acentuou a partir de 1980 quando começaram a aparecer novidades concorrentes no mercado, como a chamada "família BX" – Gol, Voyage, Parati e Saveiro.

Uma vez interrompida a produção, ninguém esperava que fosse retomada, mesmo porque não se conhece

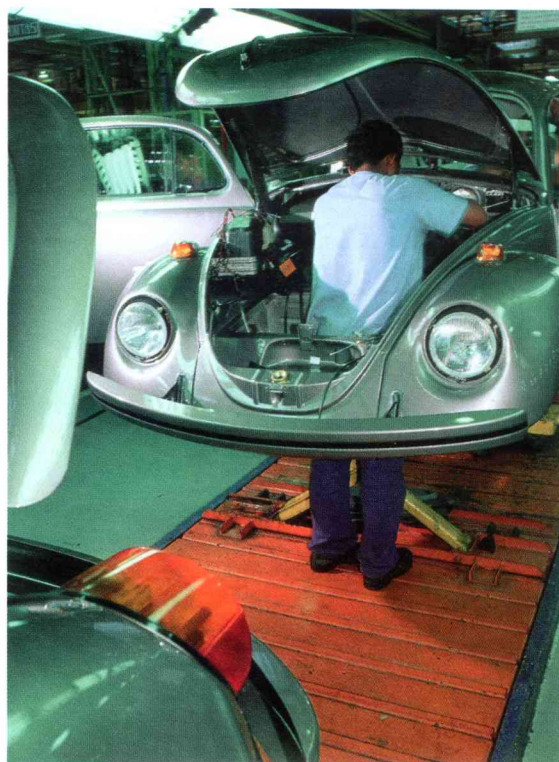
precedente de um relançamento na história da indústria automobilística. Mas até nesse ponto o Fusca brasileiro mostrou seu caráter singular. No dia 25 de janeiro de 1993, Pierre-Alain De Smedt – atual presidente da Volkswagen – foi chamado a Brasília para uma audiência com o presidente Itamar Franco. Grande admirador do Fusca, o presidente queria saber das possibilidades de se reinserir o carro no mercado a um preço mais acessível, como forma de estimular a produção automobilística e combater o desemprego. Após uma semana de cálculos e reflexão, Pierre-Alain De Smedt voltou a Brasília com a resposta pronta. A Volkswagen concordava em relançar o Fusca. Mais que um desafio, a decisão representava o primeiro passo para a concretização do carro popular brasileiro, uma idéia antiga e só implementada depois do relançamento do Fusca.

Depois de oito meses de preparativos, o Fusca voltou às ruas e às estradas do país. O relançamento exigiu da Volkswagen um investimento de US$ 30 milhões, que proporcionou a criação de 800 novos empregos diretos e 24 mil indiretos. O novo Fusca apresentava vidros laminados, catalisador, barras estabilizadoras na traseira e na frente, pneus radiais e freio dianteiro a disco. Além disso, recebeu uma série de reforços estruturais e cintos de segurança de três pontos, que o tornaram um carro ainda mais seguro do que o modelo de 1986.

Foi construída uma nova linha de montagem dotada de terminais de computador e impressoras que

Fato raro na indústria automobilística mundial, o Fusca voltou a ser produzido no Brasil, em 1993. Com o empenho de Pierre-Alain De Smedt, atual presidente da Volkswagen, o relançamento exigiu oito meses de preparativos e um investimento de US$ 30 milhões.

Para o retorno do carro, uma nova linha de montagem foi construída, com terminais de computadores instalados em todas as seções, informando aos trabalhadores o andamento de suas tarefas.

informam os trabalhadores, a cada momento, do andamento das suas tarefas. Na área de armação de carrocerias, a grande inovação foi a introdução de um mecanismo giratório, o "grill", que permite posicionar a carroceria em vários ângulos, facilitando as operações de solda nos pontos de difícil acesso.
O processo de fixação da carroceria ao chassi também sofreu modificação. Até 1986 era executada com um dispositivo pesado, que o operador apoiava sobre a perna. Na nova linha, o mesmo trabalho é feito por um dispositivo semi-automático – a parafuseira especial com alavanca – e o empregado permanece sentado em uma cadeira deslizante.

No final da linha de pintura, as carrocerias passaram a receber uma etiqueta com código de barras que é lido pelas empilhadeiras-robô no estoque.
A operação relançamento foi mais bem recebida pelo público do que se esperava. Sabia-se, é claro, da existência de um número considerável de admiradores incondicionais do Fusca, que não abriam mão da confiabilidade mecânica, baixo custo de manutenção, disponibilidade de peças, reparos fáceis, preço de compra atrativo e bom valor de revenda. Esta última vantagem era considerável num país que ainda não vencera a inflação e que havia transformado os automóveis em bens de investimento e reserva de valor. Mas não se esperava que a lista de espera chegasse, como chegou, a 13 mil pessoas. Surpreendeu também o número de padres interessados, mas eles tinham uma boa razão. Trabalhando no interior do país, necessitavam de um veículo barato e capaz de enfrentar o barro nas estradas das fazendas. Pelo mesmo motivo, as empresas que trabalham com sementes e fertilizantes chegaram a encomendar frotas de até 300 unidades.
O relançamento do Fusca brasileiro despertou imenso interesse por parte de jornais, emissoras de rádio e televisão do mundo inteiro, que mandaram seus enviados especiais para filmar a nova linha de montagem e entrevistar os fuscamaníacos. Uma reportagem especial da agência *Reuters* foi traduzida e publicada em sete línguas. O jornal japonês *Nikkey*,

O presidente Itamar Franco, recepcionado pela diretoria da Volkswagen, desfila num Fusca conversível durante a festa de relançamento, em 1993. O velho besouro estava de volta, agora com vidros laminados, catalisador, barras estabilizadoras e freio dianteiro a disco.

com uma distribuição de quatro milhões de exemplares, saudou a volta do Fusca como um "fenômeno empresarial" sem precedentes. E resumindo a impressão geral, Marina Mirabelle, da CNN, maior rede de televisão do mundo, concluiu: "O Fusca é mesmo diferente de todos os outros veículos existentes".

Para comemorar a ocasião, a Volkswagen não poupou esforços. No dia 24 de agosto de 1993, o jornalista Murilo Antunes Alves assumia o posto de mestre-de- cerimônias, como ele próprio fizera em 1959, na inauguração oficial da linha de montagem. Na festa, Itamar Franco descerrou a placa comemorativa do relançamento e, como Juscelino Kubitschek, circulou pela fábrica em um reluzente Fusca conversível, especialmente produzido para a ocasião.

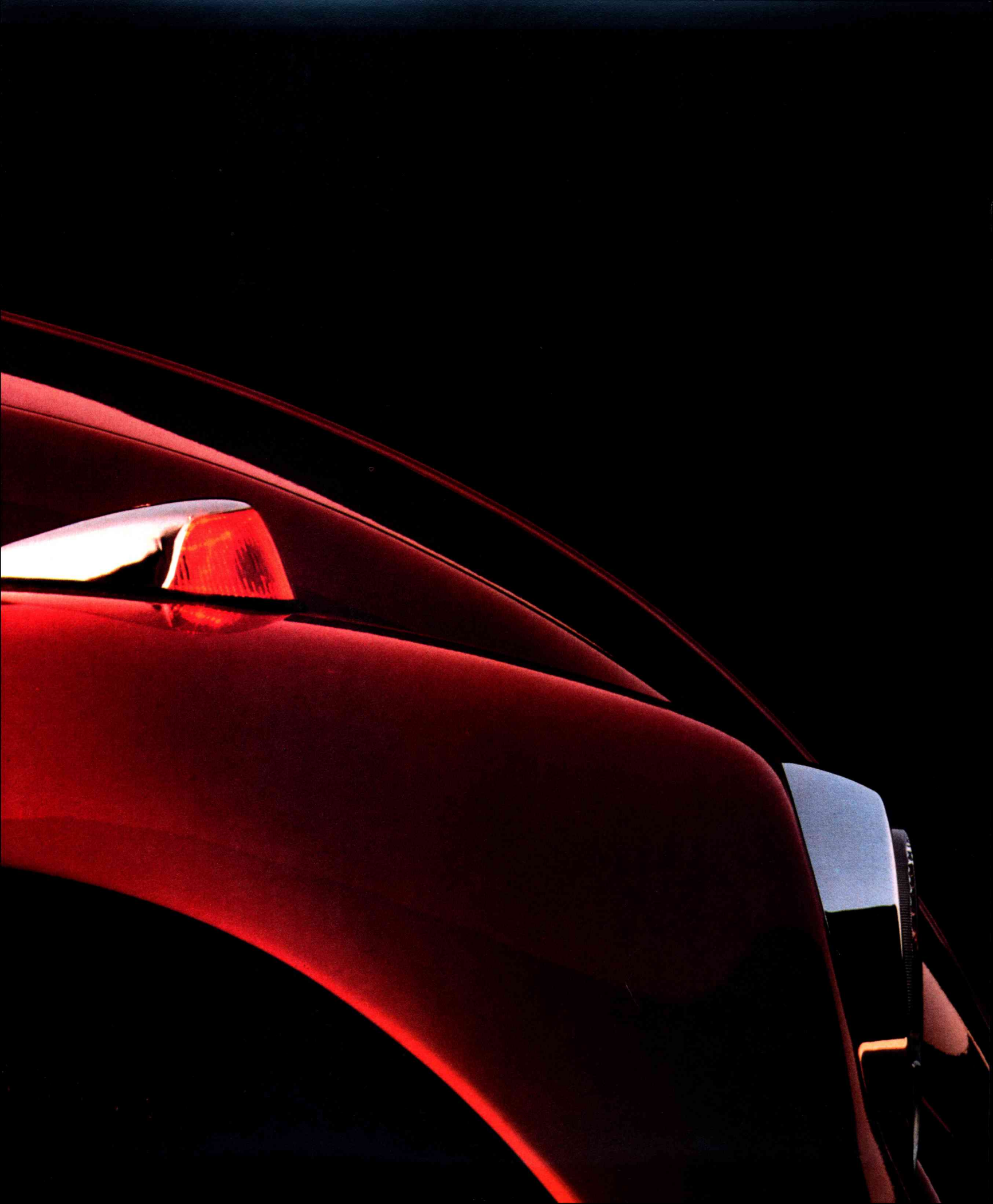
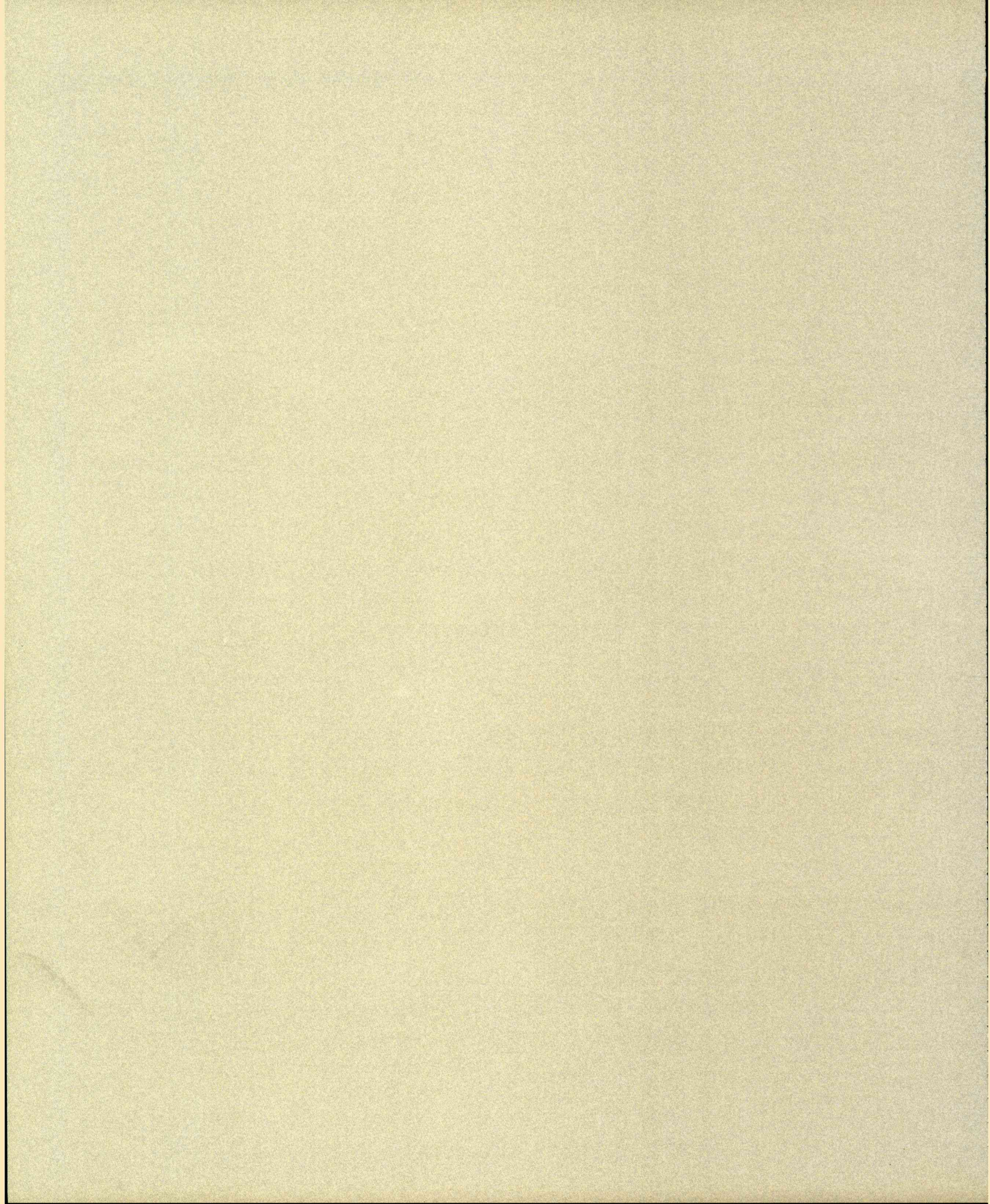
Em setembro do mesmo ano, o carro chegava novamente ao mercado. Era um país diferente daquele de 1986. Mais competitivo, sem dúvida.

Nas ruas das grandes cidades, circulavam vários carrões importados, ao lado de arrojados modelos da indústria automotiva nacional, e outros populares, que também ganhavam espaço. Mas o Fusca mantinha a sua tradição. Além de ser o único popular com motor de 1.600 cilindradas, trazia nas suas características originais a mesma robustez, durabilidade e mecânica altamente confiável.

Traços marcantes e plenamente consagrados.

Afinal, não foi sem méritos que o Fusca conquistou o título de carro do século 20. E o novo século logo, logo estará aí. Para ser conquistado.

Os protótipos do Concept I. Fiéis às linhas gerais do Fusca, novos projetos vêm sendo desenvolvidos pela Volkswagen, aliando o charme do "carro do século 20" à tecnologia do século 21.

portfolio

PORTFOLIO

Esse adorável objeto do desejo

"Fazer um produto conhecido não é a solução. Fazê-lo ser desejado é a solução." Com essa frase o americano Bill Bernbach, um dos maiores publicitários de nosso tempo, definia o caminho para uma campanha de sucesso. E a história da propaganda do Fusca não fugiu desse paradigma. Coincidência ou não, reza o folclore que o primeiro *slogan* do carro surgiu num momento informal, daqueles tão desejados pelos homens de negócios. Conta-se que, numa certa noite de 1959, João Corduan, na época gerente de propaganda da Volkswagen, e Otto Scherb, então sócio da agência Alcântara Machado, tomavam lá pelas tantas as suas doses de uísque. Os reflexos e conseqüências da noitada, diz a lenda, foram ótimos. É verdade que deve ter existido aquela inevitável ressaca, mas do encontro teria nascido um *slogan* perfeito, vitorioso e duradouro. O Volkswagen Sedan – naquela época ainda não se dizia Fusca – passava a ser "o bom senso em automóvel".

Folclore à parte, a Alcântara Machado, hoje Almap/BBDO, ganhava ali uma conta importantíssima e uma matéria-prima fabulosa. O Fusca, tão perfeito em sua combinação de forma e conteúdo, anunciava uma nova fase da propaganda brasileira.

Com o carro, começava-se a perceber a importância dos conceitos que estão por detrás dos produtos, das mensagens que poderiam povoar o imaginário das pessoas. E o Fusca, aquela máquina "animada", quase um bichinho de estimação, mostrava-se capaz de se tornar em pouco tempo uma verdadeira paixão nacional.

Dito e feito. Os anúncios foram se sucedendo, ora explorando as

características do carro – como a sua refrigeração a ar –, ora falando de seu poderoso valor de revenda, sempre com altas doses de irreverência. É certo que muito pouco mudou na propaganda do Fusca; ele próprio quase não mudou. "Algumas formas são difíceis de aperfeiçoar", alertava um anúncio de 1965, mostrando a imagem de um ovo com um Fusquinha desenhado. Nada mais simbólico.

A propaganda do Fusca – ele próprio um verdadeiro ovo de Colombo – também acertara logo de início, ao eleger ousadia e irreverência como ingredientes indispensáveis. O sucesso havia sido tanto que, no retorno do carro, em 1993, o mote para a campanha de relançamento já estava pronto, disponível em cada esquina. O Fusca continuava por aí, passeando, como se nada tivesse acontecido.

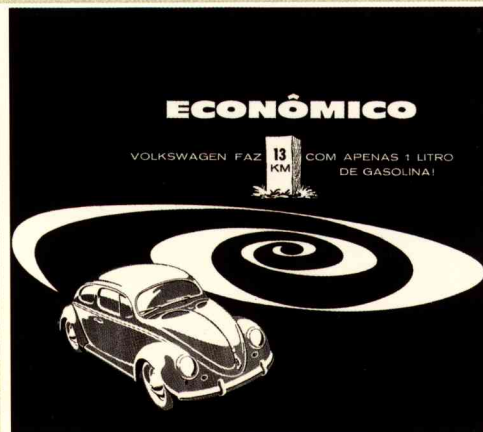
"O Fusca não voltou. Porque se você olhar na rua vai ver que ele nunca foi embora." Longe de sentimentalismos ou nostalgia, o carrinho, espécie de bela adormecida moderna, voltava a protagonizar anúncios em tevê, *outdoors* e páginas de revista. Inteligente e bem-humorado, como sempre.

As páginas seguintes trazem muitos dos principais anúncios feitos para o Fusca desde 1958 — alguns deles reproduzidos de *layouts* e outros, ainda, com as inevitáveis e indeléveis marcas do tempo —, comentados pelos publicitários Alex Periscinoto e Hélcio Emerich, presidente e vice-presidente da Almap/BBDO, respectivamente.

Foram três tardes de discussão saborosa sobre o carro, ora contando detalhes da produção dos anúncios, ora teorizando sobre o desenvolvimento do país – que, segundo Periscinoto, "ainda enxergava em branco-e-preto" no final da década de 50.

Em um emocionado bate-papo, os publicitários acabam dando voz às peças, contando, com ares de "como se fosse ontem", muito mais do que as inovações das campanhas e a importância dos anúncios do Fusca. Talvez mais correto fosse dizer dando uma aula de história da propaganda brasileira.

INCANSÁVEL
VOLKSWAGEN PODE
MANTER VELOCIDADE
CONSTANTE DE 110 KM/H...
...POR MUITAS HORAS,
SEM NUNCA FERVER!
Revendedores nesta cidade:
VOLKSWAGEN

ECONÔMICO
VOLKSWAGEN FAZ
13 KM
COM APENAS 1 LITRO
DE GASOLINA!
VOLKSWAGEN
Revendedores nesta cidade:

VALENTE
NAS
SUBIDAS
VOLKSWAGEN VENCE
RAMPAS DE ATÉ 37%
DE ACLIVE!
IA-SP 4.634
Revendedores nesta cidade:
VOLKSWAGEN
UM PRODUTO DA VOLKSWAGEN DO BRASIL – INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE AUTOMÓVEIS S. A. – FÁBRICA: VIA ANCHIETA, KM 23,5-SÃO BERNARDO DO CAMPO, ESTADO DE SÃO PAULO.

1959

"Este foi um dos primeiros anúncios feitos pela Alcântara Machado. Ainda não tinha a filosofia que a gente chama de 'saia e blusa', era um anúncio feito em outro estilo. Até então não tínhamos encontrado o estilo da campanha Volkswagen, que usamos até hoje."

VOLKSWAGEN

o bom senso em automóvel!

Nem todos os milagres que se contam a respeito dêste carro, considerado por muitos a maior criação automobilística de todos os tempos, – são realmente milagres. E na maioria dos casos, o que parece um milagre de rendimento, durabilidade e segurança, na verdade nada mais é que o resultado da genial simplicidade, do perfeito **bom senso** com que foi concebido êste automóvel – que atualmente conta com mais de quatro milhões de felizes proprietários em mais de 100 países do mundo.

Tudo nêle é racional, lógico, desde o seu motor refrigerado a ar, que faz o Volkswagen correr onde muitos "grandes" param fervendo, até a sua suspensão por barras de torção, inigualável em sua eficiência e maciez. ... Não, o Volkswagen não é um milagre. É apenas a aplicação da lógica e do bom senso à construção de automóveis. Assim o Volkswagen, pela soma de suas qualidades intrínsecas, se constitui num padrão automobilístico todo próprio e independente dos caprichos da moda

Preço ao público, pôsto fábrica **Cr$ 496.000,** – mantido desde janeiro de 1959, graças ao progressivo aumento de produção

São Bernardo do Campo – Est. de São Paulo

1960

"Este slogan, 'O bom senso em automóvel', foi criado pelo Otto Scherb e o João Corduan. O Otto era sócio da Alcântara Machado e o Corduan era o cliente. Os dois eram profissionais experientes, com currículos invejáveis..."

"O slogan criado para o Fusca deu tão certo que depois eles também quiseram aplicá-lo a outros modelos. Quando era só para o Fusca, geralmente se usava 'O bom senso em automóvel'; quando a peça anunciava também outros modelos, a assinatura mudava para 'O bom senso sobre rodas'."

da serra...

VOLKSWAGEN

vence tranqüilamente

O motor Volkswagen refrigerado a ar e de genial simplicidade

... Esta mundialmente famosa característica do Volkswagen como campeão das montanhas explica-se, acima de tudo, por seu extraordinário motor refrigerado a ar. À medida que aumenta o número de rotações é automaticamente intensificado o jato de ar produzido pela turbina de refrigeração. Conserva-se desta maneira, permanentemente, a temperatura ideal de funcionamento. Pelo sistema de refrigeração a ar eliminaram-se 21 fontes de avarias que há em motores de refrigeração a água. Procure o seu Revendedor Volkswagen.

VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A.
São Bernardo do Campo – Est. de São Paulo

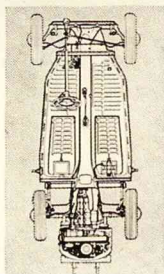
o bom senso em automóvel

1960

"Todo mundo que tinha carro sabia a dureza que era para subir a estrada velha de Santos. Você via capô levantado... Era uma temeridade!
Mas olha a mão-de-obra que dava... era tudo ilustração! A ilustração tinha mais força de contraste. O infinito ficava lá embaixo, o primeiro plano ficava aqui... Esse desenhista era um craque..."

"Aquelas áreas de escape ficavam cheias de carros refrigerados a água. Tudo fervendo! Aqui a gente procurava vender aqueles mesmos conceitos de durabilidade e resistência, mas com o carro em situações reais, em um contexto."

Nas piores estradas **VOLKSWAGEN** vence seguramente

O chassis do Volkswagen é blindado: consiste de uma plataforma de aço, que forma junto com a carroçaria uma unidade compacta, garantindo perfeita proteção a tôdas as partes mecânicas contra a ação de pedras, água e poeira.

Quando lama, areia, pedras e buracos opõem obstáculos temiveis ao trânsito de automóveis, o Volkswagen se sente à vontade, demonstrando tôda sua categoria de carro valente. A genial simplicidade de seu sistema de suspensão por meio de barras de torção com ação independente nas quatro rodas, torna o Volkswagen indiferente às piores estradas, proporcionando-lhe ao mesmo tempo um rodar seguro e macio. Outro fator que explica o seu extraordináric desempenho em terrenos dificeis, é o sistema de refrigeração de seu motor de 36 HP: a turbina de ar garante uma refrigeração perfeita, independente das condições climatéricas e da duração do esfôrço máximo a que é submetido o motor — o ar não pode ferver. **Peça uma demonstração ao seu Revendedor Volkswagen.**

VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. São Bernardo do Campo – Est. de São Paulo o bom senso em automóvel.

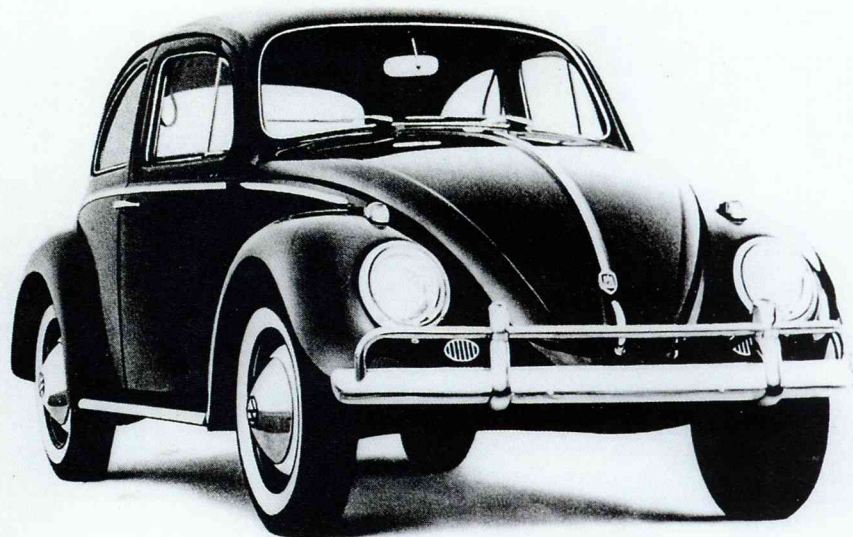
1960

"Naquela época o país tinha carros grandes e caros, mas tinha uma rede de estradas em condições precárias. Não havia asfalto, só estrada de terra. O Fusca era um carro pequeno e resistente, de fácil manutenção e muito econômico para os padrões da época. Ele entrou como uma luva no mercado brasileiro."

"Este aqui tem uma curiosidade. Os jornais não reproduziam boas fotos em 1960. E a gente queria mostrar o Fusca na lama, andando bem, e o outro atrás, patinando... Fazer uma foto desta aqui, na lama? Não ia sair nada. Ficaria pior do que uma foto de feijoada em branco e preto sem fumaça!"

1961

"Este anúncio é um dos mais marcantes da série Volkswagen. Telegraficamente, conclui toda a história do valor de revenda do carro. Chegou um momento em que a gente acabou provando isso por tabela. Com um ano de uso, o Fusca valia 91% do valor de um novo, enquanto os outros valiam 68%.

Veja como é importante fixar o conceito. Da mesma forma que a publicidade tem uma força que vende, tem outra que é a proteção da imagem de quem usa o produto. Quando você faz a comparação com um cheque ao portador, quem tem o carro sente-se protegido, além da motivação de se comprar um novo. Havia toda uma atmosfera protegendo o Fusca. A comunicação faz essa proteção invisível."

Cheque ao portador

O Volkswagen é o automóvel nacional que mais conserva o seu valor, ano após ano de uso.

As cifras abaixo foram calculadas à base dos preços acusados pelas bôlsas de automóveis usados de duas revistas: "PN" (de 30 1 61), e "Quatro Rodas" (de janeiro de 61).

Um VW 59 vale 83% de um VW "0 km". Os outros carros de passageiros 59 valem, em média, apenas 52% dos respectivos preços dos modelos "0 km". A diferença é grande. Como explicá-la?

Ao que tudo indica, o comprador brasileiro (da mesma forma como os automobilistas de 120 outros países), verificou que o VW é de fato o automóvel que oferece a maior soma de vantagens em relação ao seu preço.

Outro motivo: a completa assistência técnica, em serviços e peças, através de uma rêde de mais de 200 Revendedores Autorizados em todos os recantos do Brasil.

Daí a grande procura pelo Volkswagen em nosso país. E daí a sua estabilidade de valor, não alcançada por qualquer outra marca.

É comum um Volkswagen com mais de um ano de uso ser vendido ao mesmo preço de um novo.

A frase "cheque ao portador", para designar o VW, não fomos nós que criamos: ela se consagrou como a expressão da realidade do mercado de automóveis.

Procure seu Revendedor Autorizado Volkswagen.

Valor médio dos carros usados em relação aos modelos "0 km"			
Modêlo	0 km	com 1 ano de uso	com 2 anos de uso
Sedan VW	100 %	91 %	83 %
outros carros nacionais	100 %	68 %	52 %

VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. — S. Bernardo do C... Est. de São Paulo — o bom senso em automóvel

O Volkswagen só precisa de água para lavar

Todos os motores precisam ser refrigerados. A questão é: como? Os carros convencionais possuem motores refrigerados a água. O motor do VW é refrigerado a ar. Com o VW você jamais terá problemas com o radiador: na verdade não há radiador. Tampouco mangueiras que podem vazar ou estourar. E você nunca precisa pensar em água. O motor VW é inteiramente indiferente às manhas da temperatura externa. Por mais intenso que seja o calor, você pode viajar horas a fio à velocidade máxima: o tráfego congestionado do centro da cidade ou as subidas de serras não o preocuparão. O motor do VW não pode ferver simplesmente porque o ar não ferve. De sua colocação diretamente sôbre as rodas motrizes, resultam duas vantagens: aproveitamento integral da fôrça, sem desperdício, e melhor tração devido à perfeita aderência das rodas ao chão. Onde outros atolam o VW passa. Treze quilômetros com um litro de gasolina é o rendimento do Volkswagen em condições normais de uso. Entre duas trocas você, provàvelmente, nunca precisará adicionar óleo.
Procure seu Revendedor Autorizado Volkswagen.

VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. S. Bernardo do Campo – Est. de São Paulo – o bom senso em automóvel

1961

"Este aqui é um anúncio adaptado dos Estados Unidos, foi feito lá. Aliás, acho que é um dos poucos que a gente conseguiu adaptar integralmente, porque os mercados são muito diferentes.
Mais para a frente teve o 'troco'. Nós fizemos um anúncio em cima de um tipo de roupa que estava muito na moda nos Estados Unidos, isso lá pelos anos 70. Você lavava a roupa e pronto, já podia usar. Daí saiu o 'Lave e use'. E esse foi para lá e foi aplicado como 'Wash and wear'."

1973

86... 87... 88...

As crianças descobriram um nôvo passatempo: contar o número dos Volkswagen que passam nas ruas e estradas. É é freqüente ouvir-se: até parece que só dá Volkswagen!

De fato, o Volkswagen representa, hoje, mais de 50% da produção brasileira de carros de passageiros de todos os tipos e marcas. Essa ampla preferência baseia-se, por certo, na sua perfeita adaptação às condições de clima, topografia e economia de nosso país.

O Volkswagen não é, certamente, um carro de luxo, e nem pretende sê-lo. É um carro simples, mas bem acabado, econômico, com assistência técnica especializada nas principais cidades do Brasil.

As suas crianças também se sentirão felizes em poder contar, do seu Volkswagen, os outros com os quais v. cruza, nas ruas e estradas: 89... 90... 91...

Peça uma demonstração ao seu Revendedor Autorizado Volkswagen.

VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. — São Bernardo do Campo — S.P. o bom senso em automóvel

1962

"Se a gente fosse fazer a ficha técnica deste anúncio, seria: 'As filhas do Alex'. Um dia eu estava guiando meu Fusca, com minhas filhas de joelhos, no banco de trás, olhando pela janela. Elas falavam '35, 36, 37...', contando quantos Fuscas conseguiam ver. Eu perguntei: 'Vocês estão contando Fuscas?' E elas: 'Só os azuis'. Um anúncio desses tem muita força, porque existe aquela coisa gostosa chamada identificação. O consumidor se identifica com o que está sendo mostrado e isso era o que acontecia. As pessoas diziam, na época: 'Puxa! É mesmo, as minhas crianças fazem a mesma coisa.' Você registra uma coisa que o leva a uma identificação."

(Anúncio para a Kombi VW)

O Sedan Volkswagen decididamente não serve para acomodar 9 pessoas (como, aliás, nenhum outro carro de passageiros...). Para isso temos a Kombi. O Sedan foi feito sob medida para a família média de quatro a cinco pessoas. E falando em medidas, v. sabia que o Sedan é apenas 21 cm mais curto do que a Kombi? Dentro do Volkswagen a sua família encontra mais espaço para pernas e ombros do que em qualquer outro carro da mesma categoria de preço. A construção com duas portas tem vantagens importantes: maior solidez para a carroçaria e maior segurança para as suas crianças, que adoram brincar com trincos e dispositivos de segurança. As portas são largas (93 cm) e permitem fácil acesso: preferimos duas portas amplas a quatro portinholas.

Nos dois porta-malas do VW (um atrás do assento traseiro e outro sob o cofre da frente) cabe mais bagagem do que v. normalmente terá necessidade de levar. Procure o seu Revendedor Autorizado Volkswagen.

VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. — S. Bernardo do Campo — S.P. o bom senso em automóvel

1962

"A gente insistia que o carro não era pequeno. Cabia tudo! E uma coisa: o Fusca, na época, era um carro estranho, diferente dos outros. Todos os carros que apareceram antes do Volkswagen eram três volumes. De repente chega um 'bichinho' assim, estranho. Mas saiba que ele foi o primeiro carro a fazer o que todos fazem hoje. Você põe um carro de perfil e não sabe se ele é japonês, se é americano... Hoje os carros são todos iguais, arredondados. Isso é aerodinâmica, é para obedecer melhor à linha do vento."

1966

"Acontece que ninguém tem essa altura! A proporção de pessoas com essa altura... A irreverência e a ironia eram constantes nas campanhas. Todo mundo gosta dessas coisas meio irônicas, por causa da identificação."

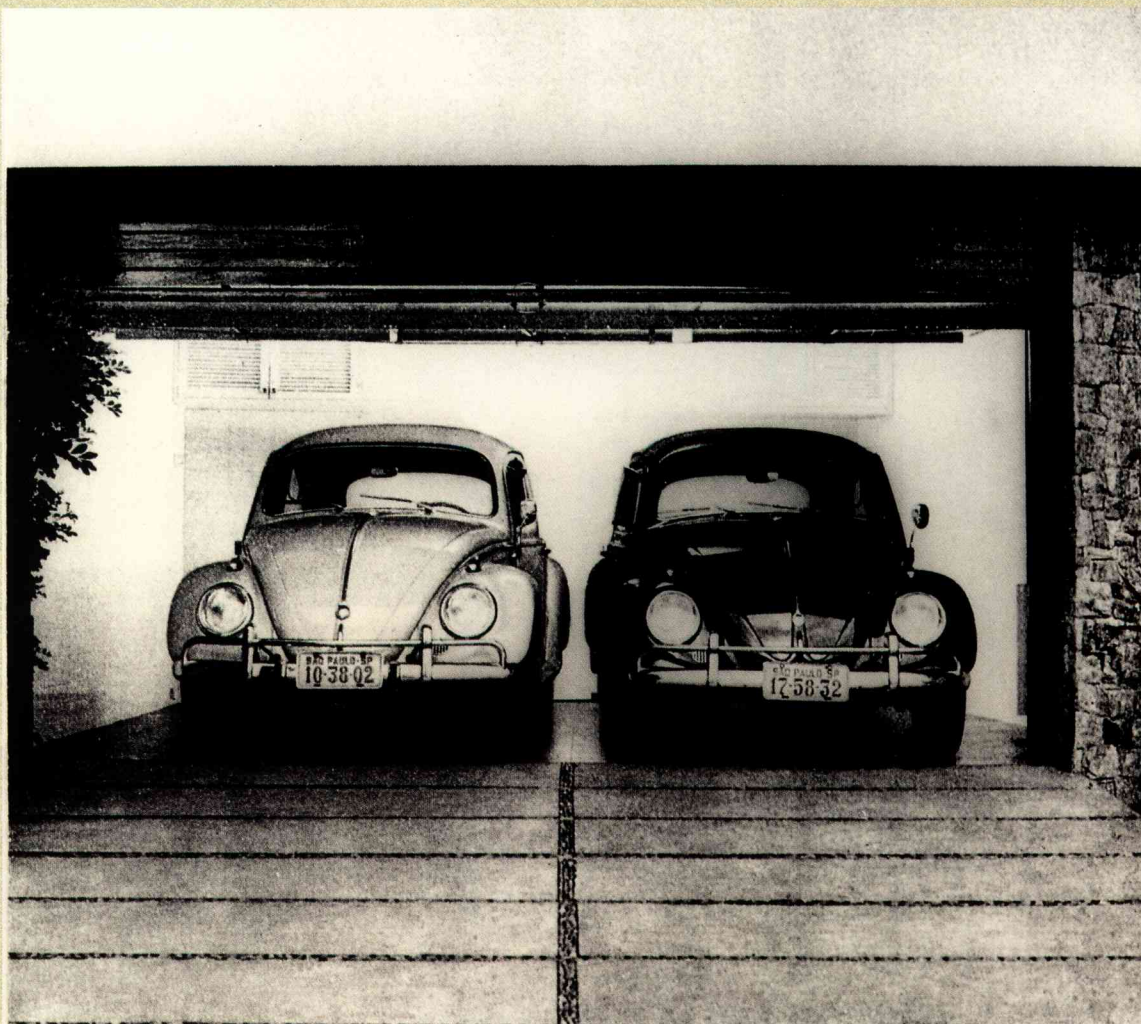
Amor ao primeiro quilômetro

Ela sentou pela primeira vez no Volkswagen. deu partida e enfrentou corajosamente o tráfego. Rapidamente. foi-se familiarizando com o automóvel: sentiu a obediência da direção. Surpreendeu-se com a maciez do câmbio. Admirou a excelente visibilidade e a ação instantânea e suave dos freios. E ficou entusiasmada ao fazer a mais fácil baliza de sua vida. numa vaga em que nunca teria sonhado estacionar com qualquer outro carro. Então ela compreendeu por que suas amigas viviam disputando com os maridos o direito de ficar com o Volkswagen. O Volkswagen é um carro sólido e valente. É também macio. confortável e fácil de dirigir e manobrar. É a solução do bom senso em automóvel.

Procure o seu Revendedor Autorizado Volkswagen.

VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. — S. Bernardo do Campo — S.P. o bom senso em automóvel

1962

"Em vez de amor à primeira vista, era amor ao primeiro quilômetro. Você guiava o carro e no primeiro quilômetro dizia assim: 'Eu quero este carro!'
Ah, essa mulher aqui, não sei como ela coube no carro... Olha como ela entorta a cabeça. Ela era enorme!"

Volkswagen do Brasil S.A. — S. Bernardo do Campo — SP

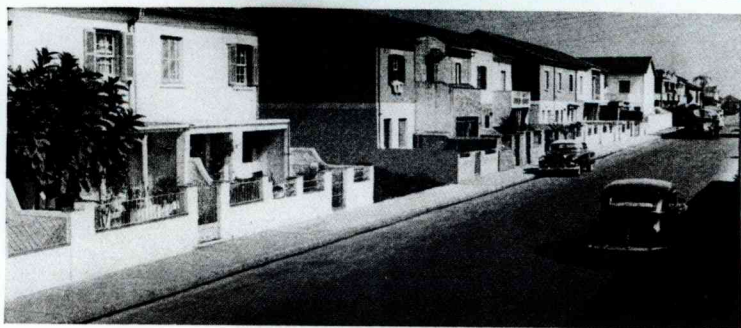
O 1.º e o 2.º carro da família.

O negócio é motorizar tôda a família.
(Talvez v. também tenha êsse problema.)
Dois carros grandes? Muito caro.
Um carro grande e um carrro pequeno? Continua sendo caro.
Um carro pequeno? Não resolve.
Solução: dois VW. É o que v. começa a notar com freqüência cada vez maior.
(O Volkswagen não é grande, também não é pequeno. É . . . Volkswagen.)

Você dispõe de um automóvel.
(Para trabalhar, no difícil tráfego da cidade, o VW é ideal.)
Sua espôsa também dispõe de um automóvel.
(Para levar a criançada à escola e fazer compras, o VW é ideal.)
Afinal, ambos querem Volkswagen.
E tendo dois, as disputas amistosas terminam.

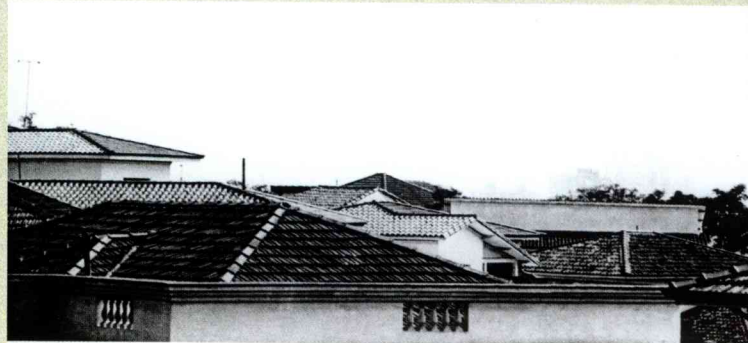
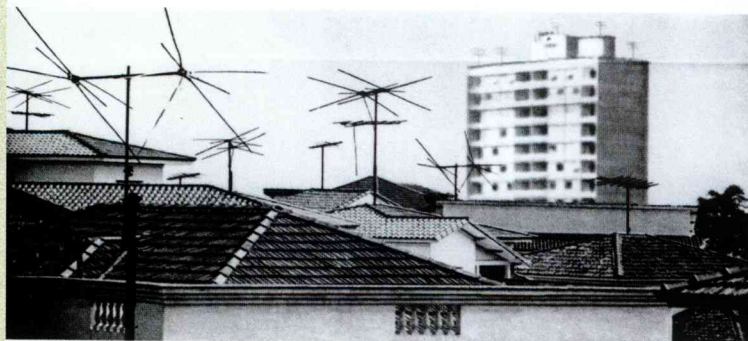
Considere também o seguinte: sai mais barato manter dois Volkswagen do que um carro grande.
O Volkswagen é o carro que melhor mantém seu alto valor de revenda. É um cheque ao portador. Não é bom ter dois cheques ao portador na garagem?

1963

"Em 1963 perdemos a conta da Volkswagen para a agência Proeme, mas foi por pouco tempo. Um ano e meio depois a conta voltou. O carro já era tão popular, os conceitos da comunicação do carro já eram tão fortes que eles seguiram a mesma linha. Este aqui é muito inteligente! O carro do marido e da mulher, ou do pai e do filho – você não sabe qual é de quem – mas o fato é que havia, na época, casas com dois, três Fuscas..."

Há 10 anos era fácil

hoje não é.

O quê? Estacionar um automóvel. Pouca gente tinha carro, estacionamento não era problema. Hoje é. Mas é um problema sadio, mostra melhoria do padrão de vida. Você já viu quanta gente hoje tem automóvel? Ou pensa em ter logo? Porque ficou muito mais fácil comprar carro. E geladeira. E televisão. E máquina de lavar e uma porção de outras coisas que antigamente eram consideradas "impossíveis". De um modo geral tudo está melhorando. Não tanto quanto todos sonhamos. Mas estamos no bom caminho. Você não acha?

VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A.
São Bernardo do Campo - S. Paulo

O que aconteceu aqui

nestes últimos 10 anos?

Você possuía televisão há dez anos? Talvez sim, talvez não. A verdade é que sòmente uma minoria possuía televisão e hoje muita gente possui. E possui muitas outras coisas também, coisas que significam uma vida melhor. Automóvel, por exemplo: você já reparou como muito mais pessoas têm automóvel ou então pensam em ter logo? O mesmo se pode dizer de geladeira, máquina de lavar, viagem de férias... É o Brasil que cresce, torna-se mais próspero, evolue. E o caminho para melhor acentua-se cada vez mais. Responda sinceramente: você gostaria de voltar a 1954? (Achamos que não.)

VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A.
São Bernardo do Campo - S. Paulo

1964

"Por causa desta campanha é que a conta da Volkswagen voltou para cá. Quando a conta foi para a Proeme, nós ficamos com uma espécie de prêmio de consolação, 'a campanha institucional fica aí'. Então, resolvemos fazer uma campanha com o conceito de Brasil–industrialização. Era quase como a idéia de se contar carros na rua... A campanha toda tem o que a gente chama de dois tempos: o raciocínio e a conclusão."

Nosso presente de Natal: VW com "teto solar".

E não é um lindo presente?
Agora você pode comprar seu Volkswagen com ou sem "teto solar".
É para escolher.
Com o "teto solar", você pode olhar para mais uma direção: para cima.
O "teto solar" é de aço.
Quando fecha, está fechado mesmo.
Quando abre, abre-se um nôvo mundo.
Você pode ver a copa das árvores passando, as estrelas no céu...
Romântico, não é?
E prático também.
Pois agora você pode levar objetos enormes sem qualquer problema.
Pode levar relógios com 2 metros de altura, antenas de TV, árvores de Natal...
Falando nisso: você já comprou a sua?

P.S. - V. gostou da novidade? Então vá a um Revendedor Autorizado VW e conheça também as demais inovações introduzidas nos veículos VW: novos assentos, trava na direção... é melhor V. ir ver pessoalmente.

1964

"Enquanto a gente estava fazendo o institucional, a Proeme continuava fazendo os produtos. Aí, lançou-se um carro com teto solar. Na Europa isso é uma maravilha, abre o teto solar, toma sol... Mas aqui, que tinha tudo para dar certo, meu Deus do céu! O Rio, sempre o Rio. O Rio contribuiu com o nome 'Fusca' e, nesse caso, contribuiu com o 'Cornowagen'. E sátira fica, não tem jeito. O teto solar ficou só alguns meses..."

1965

"Um dia a Volkswagen resolveu fazer um Fusca mais barato, chamado 'Pé de boi'. Ele era simples, despojado de qualquer peça cromada. Era econômico mesmo, mas acabou virando um 'meio-Fusca'. Adivinha o que aconteceu? Quem comprava o 'Pé de boi' corria imediatamente às lojas de acessórios e equipava todo o carro. Pouquíssimas pessoas andaram com ele daquele jeito original. Até colocamos o carro ao lado de uma charrete, numa fazenda – como quem diz: 'no meio do mato não precisa de luxo'. De nada adiantou. Todo mundo comprava e trocava as calotas, mandava pôr os frisos, pintava de outra cor... É a questão do *status*."

O que êste carro tem a ocultar?

Tudo.

Visto por baixo, o Volkswagen oferece êste aspecto. Completamente vedado por uma forte chapa de aço.

Com o tempo e os quilômetros, o aspecto exterior da chapa já não fica como quando nova, claro.

Sua superfície mostra os golpes das pedras, restos de barro, arranhões etc.

Exatamente por causa disso é que existe essa chapa de aço.

Do contrário, êsses arranhões, golpes e restos de barro afetariam aquelas partes que geralmente estão expostas: cabos de comando, fios elétricos, parafusos etc.

Com êsse sistema, o Volkswagen fica inteiramente protegido por baixo.

Uma idéia lógica.

Embora não original.

Temos que reconhecer que a emprestamos da tartaruga.

E ela vem protegendo a tartaruga durante milhões de anos.

Com ótimos resultados.

1965

"O Fusca era o único carro que tinha essa chapa por baixo – o pessoal da fábrica chama essa chapa de bacalhau. E essa chapa protegia contra tudo, contra pedra, lama... O Fusca era blindado por baixo, praticamente uma tartaruga."

"Naquela época, a maioria dos carros importados tinha essa parte aberta, sem proteção no motor. Se você abria o capô, enxergava o chão. Isso era um desastre em estrada de lama!"

1965

"Ele parece mesmo um ovo... Esse é um outro anúncio sobre as mudanças do Fusca. Você tem que ler para saber quais são os melhoramentos, visíveis eles não são."

1966

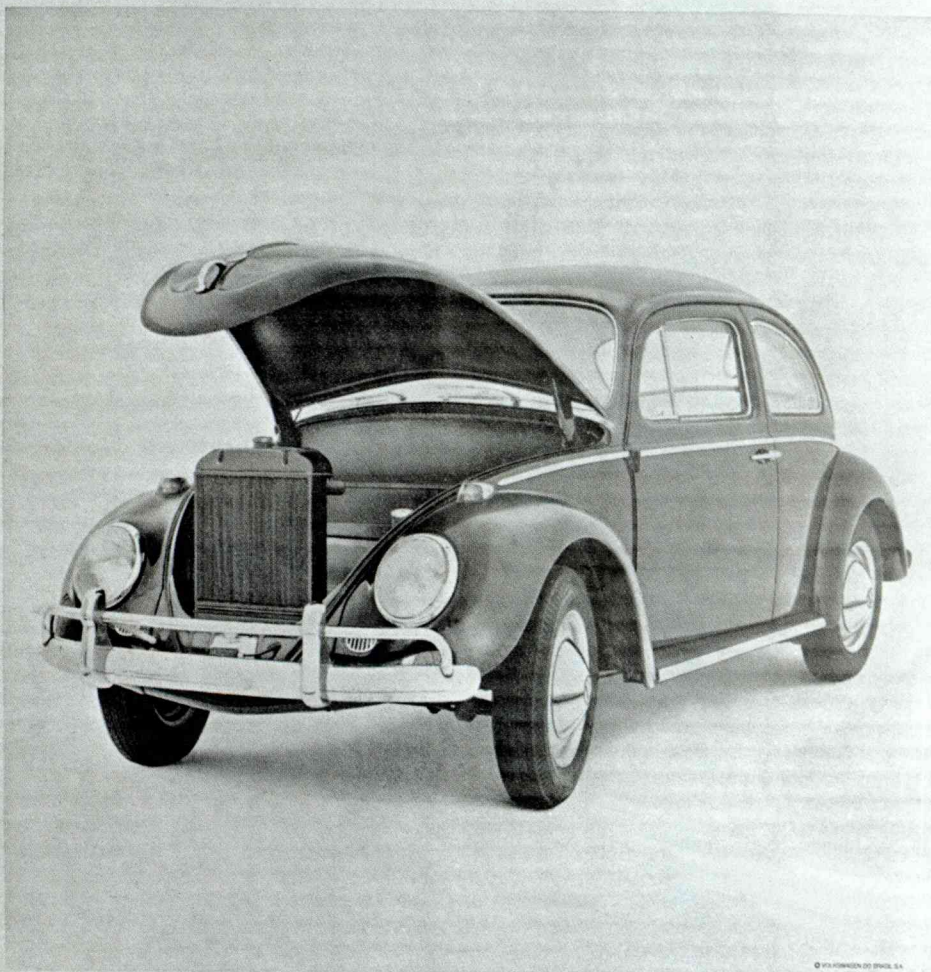
"Os anúncios falam da importância do segundo carro, como quem diz: 'o jeito é comprar mais um'. A gente fez muitos anúncios assim na década de 60. Era a conversa de marido e mulher, quem ficava com o carro...

Isso aqui aconteceu com a mulher de um diretor de arte que a gente teve, o Armando Mihanorvich. Este é o Armando – literalmente. Um dia ele apareceu na agência reclamando: 'A minha mulher...' E então fizemos o anúncio."

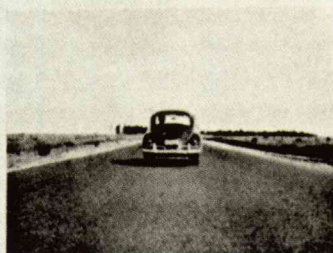
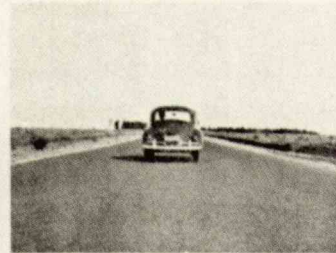
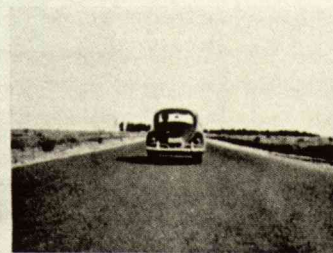
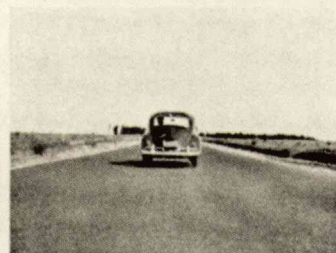
1966

"E acho que é mesmo. Olha, o segredo do *layout* é o seguinte: qualquer inocente vai dizer assim: 'Puxa! Se eu tenho todo esse espaço, porque eu não ponho esse carro aqui, bem grande?' Acontece que o espaço em branco usado no anúncio é uma área de respiro, uma área que não te afoga. Essa leitura é mais calma. Muitas vezes o branco trabalha a favor. Não é desperdício, é inteligência."

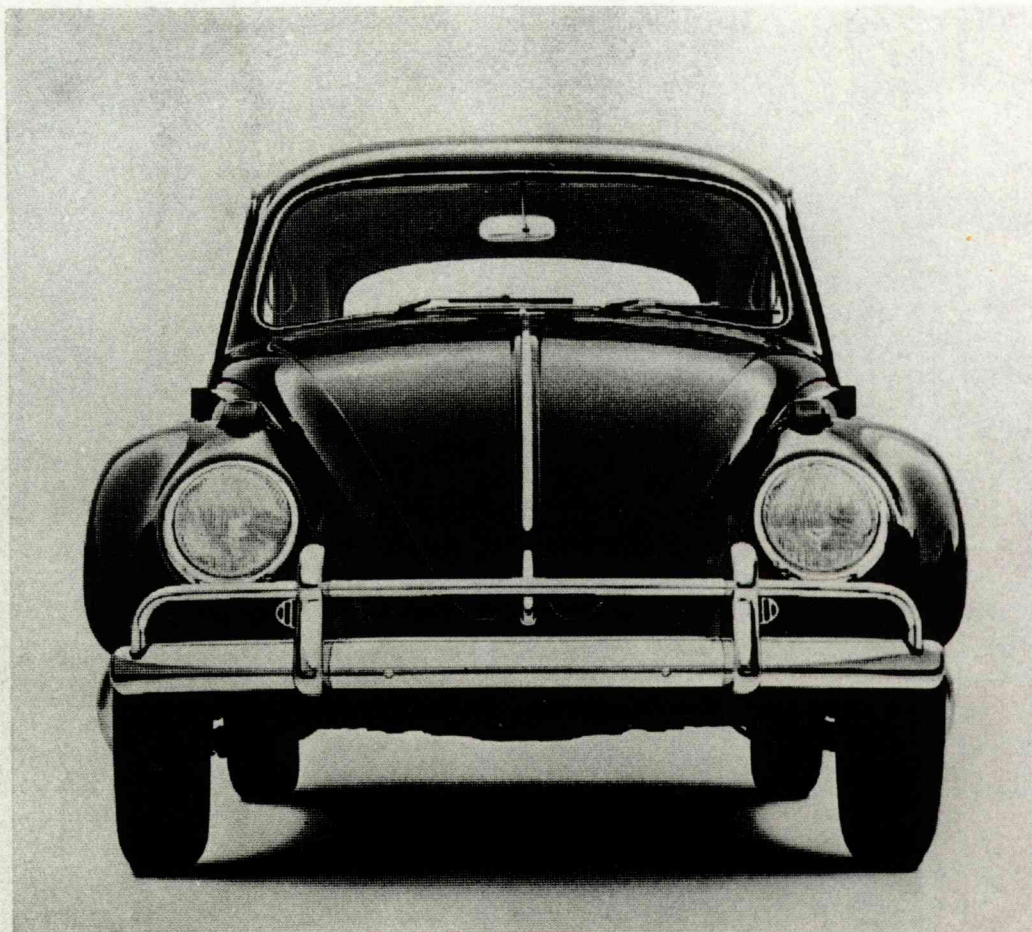
Nosso melhor anúncio.

Lá vai êle.
Numa edição internacional de mais de 11 milhões, pois é esta a quantidade de VW que roda pelo mundo afora.
Por que tanta gente prefere o Volkswagen?
Porque o VW tem uma infinidade de vantagens universais:
É prático, econômico, racional, insuperável no desempenho.
Refrigeração a ar, gasta pouca gasolina e sua manutenção é extremamente simples.
Naturalmente os proprietários de VW acham tudo isso a coisa mais normal do mundo.
Até o dia em que desejam vender o seu VW.
Aí êles descobrem que tôdas essas qualidades do Volkswagen significam uma vantagem extra:
Seu alto valor de revenda.

1966

"Os anúncios de oportunidade renderam vários frutos ao Fusca. Quando você está alerta para a oportunidade, a criatividade brota."

Há vários motivos para se comprar um Volkswagen.
Êste é um dêles:
Êle vai
e volta,
vai
e volta,
vai
e volta,
vai
e volta,
vai
e voltà,
vai
e volta.
E essa rotina é tão econômica,
que só no Brasil mais de 500.000
donos de Volkswagen
já se beneficiam com ela.

1967

"A idéia era mostrar que o consumidor podia fazer uma compra inteligente sem precisar, necessariamente, de um carro maior, de grande ostentação. Com o Fusca, ele não precisava provar *status* através de um carro luxuoso. Ele era inteligente porque tinha um carro inteligente, eficiente. Isso realmente era proteger o *status* do proprietário."

"Este anúncio é para a venda do carro, porque tem vários argumentos, mas há uma mensagem invisível. Você tem um Fusca, mas o seu médico também tem um Fusca; você tem um Fusca e o seu patrão também tem um. O Fusca era um carro ecumênico."

Ôba!

Fizeram mais alguns aperfeiçoamentos no VW '67.

Um dia alguém inventa um automóvel.
Desenho diferente, suspensão diferente, motor diferente, centenas de detalhes diferentes.
Todo mundo gosta dêle.
V. também.
Então começam a melhorá-lo aqui e ali.
Fazem testes e mais testes.
O carro anda, anda, anda...
Esquecem até de fabricar novos modelos, como todo mundo faz.
Quando v. vê, passaram-se anos e anos.
O que pode ter sobrado para aperfeiçoar?
Talvez aumentar um pouco o vidro traseiro, para aumentar a visão.
E quem sabe aumentar, também, a visão na frente, colocando limpadores de pára-brisa que param do lado esquerdo?
Quem sabe dá para instalar, na mesma alavanca do pisca-pisca, uma tecla para luz alta e baixa?
Sempre dá para fazer outras coisinhas.
Quem sabe, aperfeiçoar a maçanêta da tampa do motor.
Provàvelmente, a caixa de fusíveis poderia ser mais prática se ficasse dentro do carro.
Pois bem: conseguiram fazer tudo isso, e ainda colocaram mais 10 HP no motor. Êle agora tem 46 HP.
Mas é impressionante como fica difícil aperfeiçoar o que já nasceu aperfeiçoado.
Ufa!
Venha conhecer

tôdas as inovações do Volkswagen '67 em nossa loja.

1967

"Os concorrentes mudavam todo ano, o que tornava os modelos do ano anterior ultrapassados. O Fusca mudava muito pouco e por mudar pouco não se tornava obsoleto; seu valor de revenda era alto."

"O Fusca era tão pronto que a graça estava justamente em dizer que ele mudava muito pouco. Tinha um comercial de televisão, esse é americano, mas serve para dar o exemplo: o sujeito se enganava ao apresentar o Fusca 75 – dois Fuscas lado a lado. Depois a câmera mostrava o outro com o som em *off*: 'Desculpe, este aqui é que é o 75, o outro é o antigo'. Passou a ser uma vantagem não mudar; quando você muda muito o modelo você empobrece o do ano anterior."

1967

"Este foi para lançar o motor 1.300. O filme ficou bastante famoso. Pintamos todos os carros de tigre, pusemos um rabinho de tigre saindo do motor e, em vez de roncos de motor, o som era de urros. Naquela época, passar de 1.200 para 1.300 era uma evolução e tanto!"

Já estão à s

ôlta os novos VW '67.

O Sedan Volkswagen, que tinha motor de 36 HP, agora tem motor 1.300, de 46 HP.

O Sedan VW continua com tôdas aquelas qualidades que v. já conhece.
Mas o motor agora tem mais potência: são 10 HP a mais, para v. usar sempre que precisar de mais fôrça.
Aquela consagrada resistência, porém, continua a mesma de sempre.
Os primeiros VW 1.300 já estão à sôlta, e vai ser fácil reconhecê-los.
Êles têm mais grrrrrrrrr. Perdão. Mais potência.

A Kombi VW, que tinha motor de 36 HP, agora tem motor 1.500, de 52 HP.

Já pensou o que significam mais 16 HP atrás da Kombi VW?
Agora v. sobe tôdas "aquelas" ladeiras em terceira...
O nôvo motor tem mais torque e cada marcha tem mais fôrça, assim v. tira maior proveito de tôdas elas.
Mas ainda há uma outra novidade sensacional: a nova Kombi 1.500 transporta uma tonelada.
Já pensou? Dentro, vai mais pêso. E atrás, mais grrrrrrrrr.

O Karmann Ghia, que tinha motor de 36 HP, agora tem motor 1.500, de 52 HP.

As linhas do Karmann Ghia continuam se antecipando ao tempo.
Mas embaixo dessas linhas agora tem uma novidade: um nôvo motor com mais grrrrrrrr.
Numa estrada, por exemplo, isso vai fazer as paisagens passarem um pouquinho mais depressa.
Quando passar por v. um Karmann Ghia com mais grrrrrrrr, repare no capô do motor. V. vai ver uma plaquinha dizendo "VW 1.500".

E ainda há outras novidades, que v. pode conhecer num Revendedor Autorizado VW.

1968

"Uma das coisas valiosas desse carro era o seu valor de revenda. Essa qualidade rendia cada idéia... era difícil de escolher. De 1969 para cá, a Volkswagen do Brasil foi a primeira da lista em prêmios conquistados. O cliente com mais prêmios no Brasil! Isso se deve ao Fusca, irreverentemente criativo. A propaganda era até mais irreverente do que informativa."

É isso que êle estaria valendo depois de um tempinho, se não fôsse um Volkswagen.

Mais ou menos a metade.
Ou ainda menos, se em vez de um "tempinho" v. rodar um "tempão".
Mas se êle fôr um Volkswagen, essas coisas não acontecem.
É claro que êle não foi feito apenas para que v. obtenha um bom preço na hora de vender.

Êle foi feito para ser usado, para viajar com sua família, trazê-la de volta, e levar v. para o trabalho no dia seguinte.
O Volkswagen faz isso sossegadamente.
Pode ser que v. fique um pouco triste na hora de vendê-lo: afinal, v. e êle passaram tanto tempo juntos, e se deram tão bem, que isso é até normal.

Mas anime-se.
Mesmo na hora de deixá-lo, o Volkswagen vai deixá-lo contente: nenhum outro carro ainda lhe daria tanto dinheiro, depois de tantos anos de idas e voltas.
Êsse dinheiro já vai ser uma boa parte do que v. precisa para comprar um nôvo.

O Capital de Giro saiu para dar uma voltinha.

Aliás, êste é o único capital que realmente leva a sério o seu nome.

Basta engatar a primeira e êle começa a girar.

Êle é também o único capital de giro que pode se dar ao luxo de parar de vez em quando, pois quando isto acontece, sua valorização continua andando.

Mesmo no dia em que v. quiser transferi-lo para outro dono.

O que, aliás, é sempre uma operação muito rápida e nada complicada, pois há sempre muitas pessoas querendo ter um.

Neste dia, v. vai ver também como foi bom investir num Volkswagen.

Com o dinheiro da venda, e mais

as economias que êle ajudou a fazer, é hora de pensar num aumento de capital. Um Volkswagen do ano, por exemplo.

1969

"Este anúncio também tem um direcionamento para pessoas jurídicas. Quando você fala em capital de giro, está falando para o frotista, que investe na compra de 50, 60, 70 carros; e que está de olho, calculando na ponta do lápis quanto vai perder com a desvalorização. Como em qualquer ativo que ele tenha."

1969

"Com a chegada do VW 1600 surgiram muitos boatos de que seria o fim do Fusca. Aí fizemos um novo filme. Uma porção de Fuscas estacionados e lá atrás, no corredor, passa o Volkswagen de três volumes – o 'Zé do Caixão' –, com o som em *off* dizendo assim: 'Nós lançamos um novo Volkswagen'. Ele vai passando pelos Fuscas, aí tem uma vaga entre um Fusca e outro. Ele vem, dá marcha-à-ré e, quando vai entrar, vem um Fusca e ocupa a vaga. E o locutor completa: 'É, mas ele não vai ocupar o lugar do Fusca'."

V. acha que deixaremos morrer o besouro?

Claro que não.
Como poderíamos?
Afinal, nós não o matamos quando, em 1959, produzíamos apenas 37 por dia.
V. acha que nós iríamos fazê-lo agora, quando fabricamos quase 600 por dia?
No comêço, riram de sua aparência.
Apelidando-o de "Kaefer", na Alemanha; "bug" e "beetle", nos Estados Unidos e na Inglaterra, tudo isso significando besouro, em português.
Mas enquanto achavam graça dêle, nós o ajudávamos a fazer amigos.
Hoje, êle tem mais de 12.500.000 no mundo inteiro.
Só no Brasil, mais de 540.000.
A tôda essa gente, nós prometemos que o Volkswagen era um carro que não sairia da moda.
Muito menos de circulação.
Não vamos negar que o besouro mudou.
Mas não de uma maneira que se pudesse notar.
Os 1.000 e tantos aperfeiçoamentos que introduzimos no besouro desde que êle é fabricado no Brasil, não o mudaram em nada.
Exceto naquelas coisas que o fazem andar cada vez melhor, e por mais tempo.
E assim vai continuar sendo.
Vamos fazer alterações, sempre que fôr para melhorá-lo.
Mas não para matá-lo.
Ao contrário.
Para fazê-lo um besouro cada vez mais vivo.

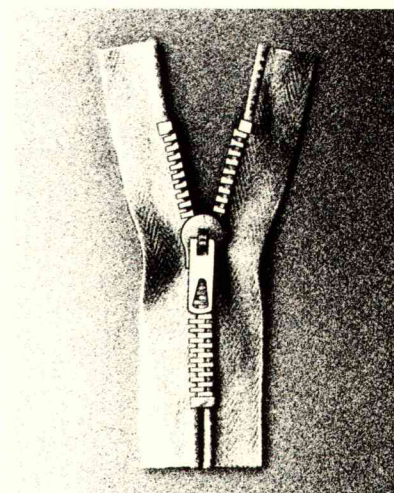
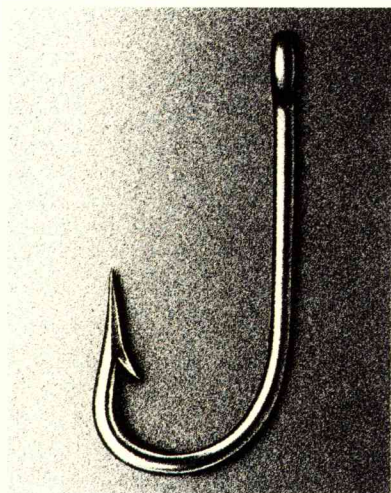
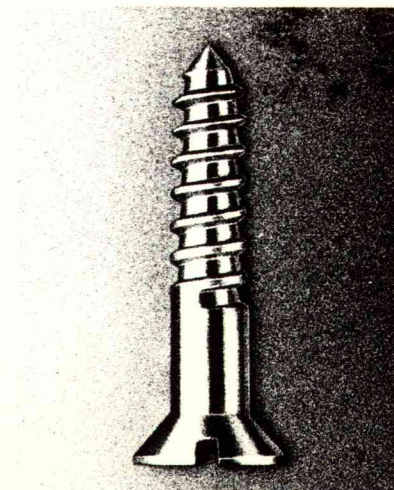
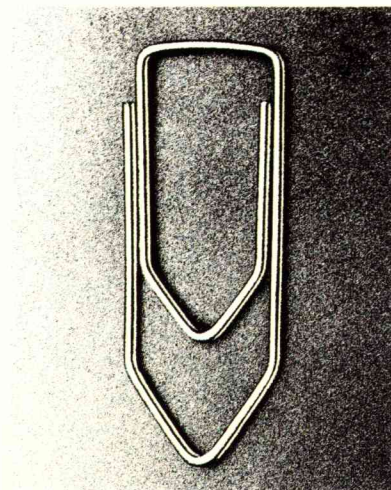
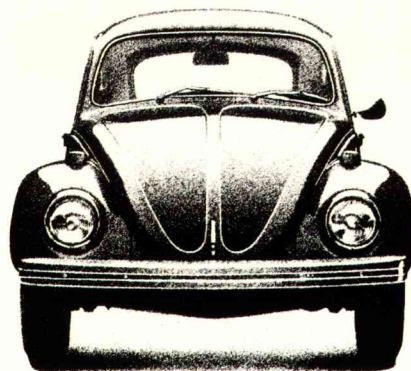
1969

"Nós fizemos várias comparações entre o Fusca e a Kombi. A idéia era transferir a qualidade e a robustez de um carro para o outro, fazer uma sinergia dos produtos. Para começar, era a mesma mecânica, a mesma durabilidade, a mesma assistência... A distância de eixo é praticamente a mesma! Alguém pegou um Fusca e levantou as paredes. Solução genial!"

É por caminhos tortuosos que v. acaba escolhendo o carro certo.

Antes de levar seu carro para passar o fim-de-semana na praia ou na montanha, é sempre bom fazer algumas perguntas a ele.
Comece perguntando se ele sente enjôos na serra.
Se v. tem Fuscão, ele vai responder que, graças à sua bitola larga, ele adora curvas.
Outra coisa que é preciso deixar bem claro é se o seu carro não tem preguiça de subir montanha.
Com um torque sensacional, o Fuscão dirá que topa qualquer escalada em terceira.
Será que a sua máquina não tem medo de pedras, buracos, estrada ruim? (Ainda está em tempo de desistir da viagem.)
No caso do Fuscão, v. nem precisa fazer esta pergunta. Quem é que não sabe que ele tem uma chapa de aço debaixo?
Se o seu carro costuma sentir muita sede, vá avisando logo, que numa estrada deserta ele pode ficar sem ter o que beber.
A menos, é claro, que se trate de um Fuscão. Ninguém faz essas perguntas a um carro sem aprender uma coisa ou duas.
Por exemplo, que é nos caminhos tortuosos que as pessoas acabam chegando a um Volkswagen.
E também que este mundo dá muitas voltas.

1972

"O Fusca podia ser A, B ou C. Podia ser o primeiro, o segundo, o terceiro carro... Ele tinha *status*, não era um carrinho, era uma máquina útil, de levar e trazer."

Quando uma idéia é boa, ela é definitiva.

Fusca. Bom hoje, bom amanhã, bom sempre.

1977

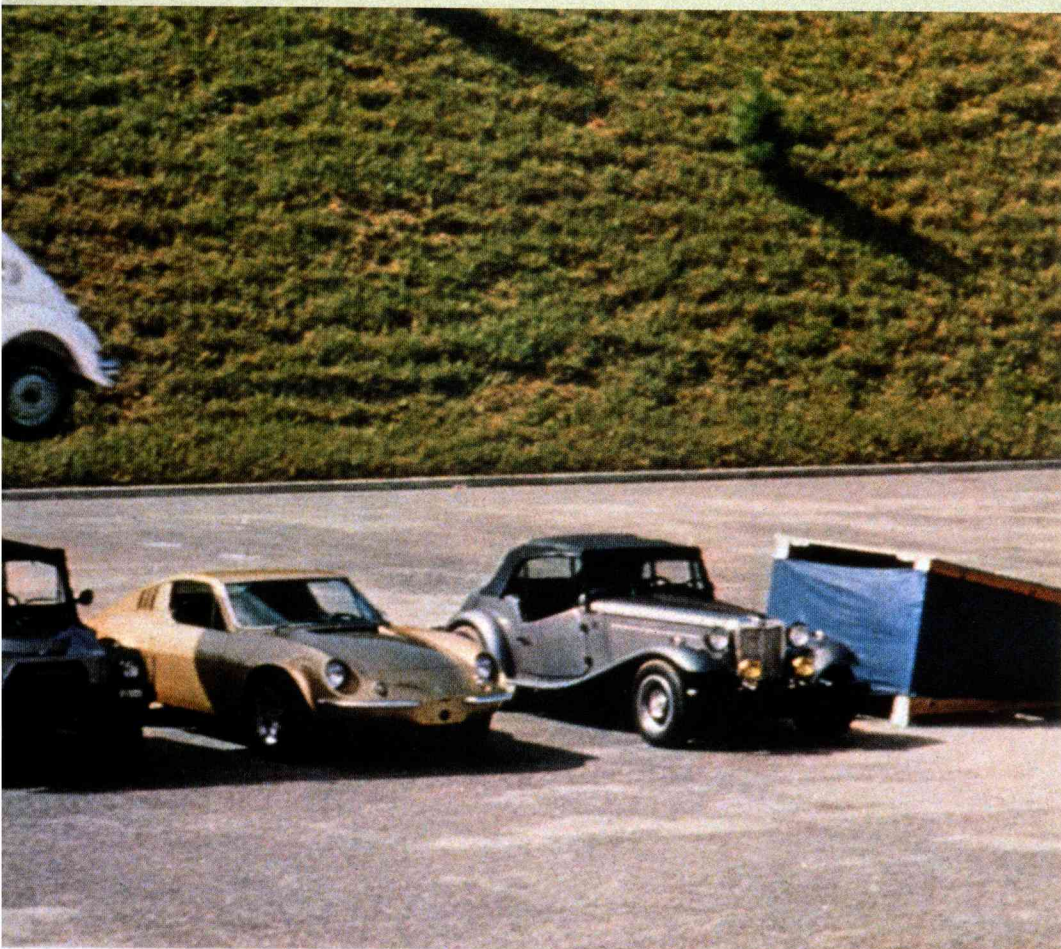
"Os anúncios do Fusca – isso é reconhecido por todos os concorrentes – puxaram o cordão do raciocínio, do conceito, da irreverência criativa, do toque de humor irreverente."

O óbvio ululante.
FUSCA 1300
© VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A.
MAIS AMOR MAIS MECÂNICA MAIS CONFIANÇA MAIS ECONOMIA MENOR PREÇO NA HORA DA COMPRA & MAIOR VALOR NA HORA DA REVENDA.

1977

"A aceitação do carro em si e de sua publicidade foi uma coisa tão homogênea, tão bem combinada... O Fusca era um carro inteligente, então já era esperado que a Volkswagen não fizesse nada burro em sua publicidade.
Um carro que não fervia, que subia a serra, que tinha potência e peso bem equilibrados...
A publicidade do Volkswagen informava e vendia o carro de maneira irreverente e criativa."

Fusca. A mecânica que até out

ros carros preferem.

Você já deve ter notado quantos carros especiais existem hoje no Brasil.
Veiculos esportivos de linhas audaciosas ou réplicas de modelos clássicos.
Alguns até exportados com sucesso para muitos paises.
Mas talvez você não saiba que a maioria desses projetos tem um ponto em comum.
A mecânica Fusca.
Isto porque debaixo de cada carroçaria esses carros querem ter a garantia de uma estrutura resistente e robusta. Querem um motor forte econômico, sem complicações.
Por isso eles escolheram a mecânica Fusca
Simples. Testada, aprovada e garantida no Brasil inteiro.
A mecânica do Fusca de todo dia.

1978

"*Hay que tener* qualidade e robustez para agüentar o tranco. Dependendo do carro, um buraco violento quebra a ponta de eixo. E ponta de eixo de carro Volkswagen eu nunca vi ninguém conseguir quebrar! Este anúncio tem escondida a força invisível da publicidade. Isto protege barbaridade o consumidor. Quem tem um Fusca sente-se absolutamente confortável diante de um anúncio desses."

ADIVINHA QUAL FOI O CARRO MAIS VENDIDO NO BRASIL EM MIL NOVECENTOS E OITENTA E DOIS?

Fusca. O mais vendido em 82. O único que já vendeu mais de 100.000 unidades a álcool. O mais amado sempre.

1983

"Os argumentos racionais do Fusca já eram tão conhecidos... A gente resolveu fazer uma campanha de conteúdo puramente emocional, explorando o carinho que o brasileiro tinha pelo Fusca, a afetividade. Explorando o mito que o Fusca representava para o país."

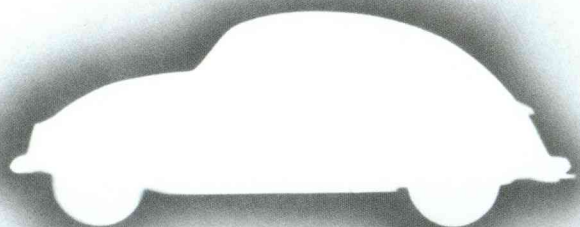
Existem muitas razões para você escolher um Fusca. Por exemplo, na hora de pegar uma estrada de terra, em pleno dia de chuva, você vai precisar ter muita coragem ou então ter um Fusca. Porque o Fusca tem **suspensão reforçada e mecânica simples e resistente** para atravessar lama, água e areia como nenhum outro carro. Na estrada, seu **motor 1.6 dá mais segurança**, com a potência que você necessita nas ultrapassagens. E, na cidade, o Fusca também é imbatível: que outro carro oferece tanta agilidade, praticidade e economia como ele?

O Fusca é rápido no trânsito, fácil de estacionar, econômico e é o de melhor valor de revenda. Mas, apesar de tudo isso, se você puder, tenha também um Rolls-Royce. Ele vai ficar lindo na sua garagem.

Fusca

Qualidade e Tecnologia do Líder.

1985

ÀS VEZES O AVANÇO TECNOLÓGICO DE UMA EMPRESA NÃO ESTÁ NO QUE ELA FAZ.

1986

"Do lado prático todos nós entendíamos, já estávamos até trabalhando em outros modelos. Mas do lado emocional, era como um irmão caçula que ia viajar, que não ia ficar mais em casa. Um irmão caçula que fica fora da família, a sensação era essa. Tanto que quando ele voltou foi uma festa!"

1994

"Uma das coisas mais importantes que a Volkswagen fez foi pinçar do cotidiano o nome 'Fusca'. Com o tempo, os cariocas começaram a chamar de 'Fokswagen', 'Fusssca'... Foi aí que a fábrica adotou o nome."

"Foi um nome criado pelo consumidor. No Rio Grande do Sul eles diziam 'Fuca', sem 's'. E o nome acabou ganhando popularidade, isso no final dos anos 60. Tanto que a fábrica registrou e parou de chamar o carro de Sedan."

RESERVE O SEU LUGAR NO FUSCA

INSCRIÇÕES AQUI.

Quando o produto é bom, a pr

Confirmado: existe ree

Algumas das peças deste cartaz são sugestões de anúncios e outdoors apresentadas pela ALMAP/BBDO para a Volkswagen.

opaganda rende.

carnação.

Quer luxo, compre o Santana.

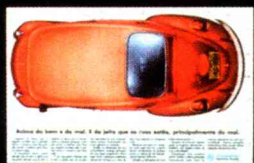
Até carro popular tem ídolo.

A volta dos que não foram.

A volta do filho pródigo.

Econômico até na beleza.

Fusca zero bala.

Me judia que eu gosto.

Volta às aulas.

Fusca

Você conhece, você confia.

"O Fusca foi um dos poucos automóveis do mundo que voltou a ser produzido após sua descontinuação. Essa 'ressurreição' do carro propiciou a criação de uma série de anúncios, sempre muito bem-humorados."

almanaque

Companheiro de muitas gerações

O automóvel mais vendido do mundo – com mais de 21 milhões de unidades produzidas – completa 60 anos mantendo, na essência, o seu projeto original. Pura confirmação de que idéias geniais resistem a todos os obstáculos, e ao tempo. É possível que nem Ferdinand Porsche tenha imaginado tanto sucesso, um futuro tão brilhante e tanta longevidade para seu projeto que, percorrendo caminhos diferentes em vários países, está a poucos quilômetros do ano 2000.

No entanto, esse automóvel singular conquistou muito mais do que consumidores, mercados, títulos e recordes de venda por todo o mundo. Conquistou confiança, respeito e, principalmente, corações.

No Brasil, em especial, ganhou a simpatia e a paixão de uma imensa legião de fãs e colecionadores. A grande maioria dos motoristas brasileiros teve ou tem com o Fusca uma história de desejo, admiração, fidelidade e afeto quase comparável ao "primeiro amor". Desde a década de 50, os nossos jovens sonharam com "o meu Fusca", símbolo de um dos mais importantes ritos de passagem para a vida adulta.

Para fechar o panorama da história do Fusca no Brasil, este livro não poderia deixar de mostrar esse universo simbólico, construído através do relato de pessoas que incluíram o Fusca como personagem de suas vidas. A riqueza dessas experiências está retratada em depoimentos e crônicas, espelhadas em fatos reais que surgiram durante o levantamento desta história. Mais que uma simples leitura, cada uma das páginas seguintes compõe um panorama da cultura brasileira, essa mistura de gente, costumes e expressões que torna único e extraordinário o nosso povo.

Brotinho Legal

Ah, o pescoço do Marlon Brando, suspirou ela enquanto dirigia seu novíssimo Volkswagen na radiosa manhã de domingo. Estava a caminho da fazenda de uns amigos, a quem pretendia mostrar esse carrinho esquisito que tinha ganho dos pais como presente de formatura. Talvez por influência da *Diana*, do Paul Anka, que tocava no rádio, ela se deu conta do óbvio: seu namorado Carlinhos tinha o pescoço do Marlon Brando. E estava assim embevecida na fantástica descoberta quando o carro parou de repente, no meio da estrada deserta. Fenomenal! Começou a mexer em todos os botões do painel, sem sucesso. Tinha orgulho de dirigir bem, mas não entendia nada de máquinas, especialmente daquela baratinha estranha que começava a ser fabricada no Brasil. Ela desceu, alisando a saia rodada para desamassar. Como estava frio, vestiu a blusinha de banlon cor-de-rosa. Examinou os pneus, a lataria e tentou várias vezes dar a partida antes de abrir o capô. Com cuidado para não sujar a roupinha domingueira, fez força até escancarar a frente do carro. O que viu quase lhe provocou um desmaio. Exceto por algumas ferramentas e o estepe, o capô encontrava-se vazio. Quer dizer, não se via nem sinal do motor. Como? Tinham roubado, tinham esquecido, tinham o quê? No pânico, desligou o rádio, sentiu as cólicas voltando e quis gritar bem alto a sua

desgraça porque teve certeza do que acontecera: tinha perdido o motor do seu carro novinho em folha. Mas como, perdido onde? Essas estradas desgraçadas do Brasil, claro! Tanto buraco, tanto sacolejo, e numa dessas curvas com certeza o motor tinha desabado na estrada. Olhou de novo, para se certificar: o capô estava mesmo vazio. Pensou, pensou. E antes que fundisse a cuca, decidiu voltar pela estrada a pé. Quem sabe não encontraria seu motor naquela curva logo ali? Caminhou uns vinte metros, examinando cuidadosamente o chão e as laterais da estradinha. Mas nem tchuns do motor. Enquanto voltava para o carro, teve vontade de chorar. Lembrou do Carlinhos. Estaria salva se o Carlinhos tivesse vindo com ela, tão parecido com o Marlon Brando, ai! Sentou-se numa pedra à beira da estrada. Por que o Carlinhos não quis vir junto? Será que não gostava mais dela? Será que... A Vilma, sim, a Vilma vivia dando em cima dele. Será que o tonto do Carlinhos... Levantou-se, bateu o pé no chão várias vezes, de tanta raiva. Ah, se for verdade, ele me paga, nunca mais quero ver a cara dele. Vou paquerar naquela rua chamada desejo, a Augusta. E, só de birra, entro na turma dos *playboys*, porque eu sou uma garota *prafrentex*, sabe? E viro juventude transviada, vão ver só, uma revoltada, noites em claro, muita cuba-libre, *crazy love*, então sou capaz de... Ah, o pescoço do

"Um amigo meu, em plena estrada, encontrou um jeito diferente de consertar a correia do motor de seu Fusca. Fez uma primeira tentativa: tirou o cinto da calça e pôs no lugar da peça. Não deu certo, precisava de algo mais elástico. Então ele pegou a meia de náilon da mulher e... conseguiram chegar a São Paulo."

Sérgio Eduardo Fontana, sócio-fundador do Fusca Clube do Brasil

Carlinhos. *You are my destiny!* Chorou um pouco. Sentiu-se a própria Lana Turner, não, a Sandra Dee abandonada à beira do caminho. E continuaria a encarnar toda a galeria de heroínas sofredoras de Hollywood se não aparecesse uma camionete, vindo em sentido contrário. Que gentilmente parou.

Ela arrumou-se, enxugou as lágrimas o suficiente para exibir seu sofrimento e esperou pelo motorista que descia do carro e vinha em sua direção. Um coroa.

Ele perguntou, ela respondeu que não sabia, um verdadeiro mistério, justo com ela, justo naquele domingo ensolarado, que horror!

Ela lhe mostrou o capô vazio: sumiu mesmo, está vendo? Desconfio que caiu na estrada, sei lá. O homem riu, depois coçou o queixo e levou a mocinha até a traseira do carro.

— Olha, vou lhe explicar uma coisa fantástica. Essa fábrica é tão boa, mas tão boa que costuma instalar um motor sobressalente nos seus carros, para casos como o seu.

Então o homem, simpático e gentil, levantou o capô traseiro e mostrou. Incrível, lá estava o motor sobressalente. A fábrica sabe como são ruins as estradas do Brasil. E o motor sumido, o que faço com ele? Ah, esquece. Disse ele com um sorriso enorme: um brotinho legal como você não precisa de dois motores. Só então ela percebeu que aqueles cabelos grisalhos... Óbvio, meu Deus, ele tinha a cara do Jeff Chandler!

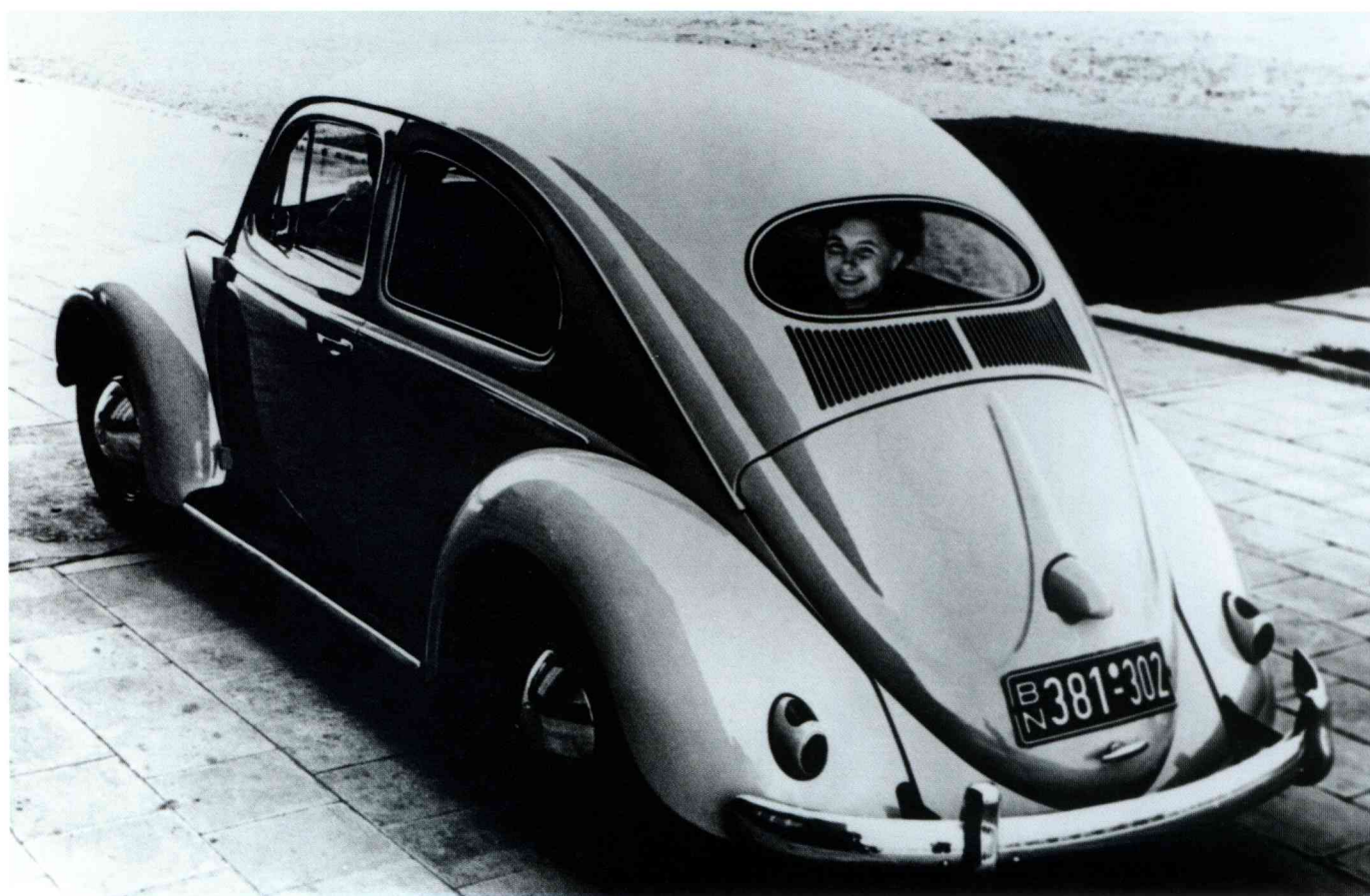
Jeff Chandler foi examinar o tanque. Ora, ora, acabou a gasolina, só isso. Então ela se lembrou. Tinha andado de carro a semana inteira para visitar amigas e parentes. E, claro, a gasolina acabou. Enquanto ele foi até a camionete, ela deu uma olhadinha rápida no espelho do carro para conferir o penteado bolo-de-noiva esculpido com laquê. E aproveitou para umedecer os lábios. Ele voltou com um galão de

O motor do Fusca ganhou o mar, impulsionando barcos, e chegou até o ar, no protótipo de um avião.

Fonte: revista *Afinal* 19/08/86

combustível de reserva. E, como um verdadeiro mocinho de filme, reabasteceu o tanque do Sedan dela. Que tipão!

Na hora da despedida, ela já estava de coração partido. E quando parecia que tudo ia acabar assim, muito imitação-da-vida, ele perguntou seu número de telefone, que ela recitou lançando sobre ele o seu melhor "vem cá, meu bem"... Um dia desses, a gente vai tomar uma Crush junto, que tal? E foi embora.

Ah, que homem mais bacana, pensava ela já de volta à estrada, a caminho da fazenda. Sentindo-se eufórica no seu carro de motor duplo, que também funcionava com um só, ela ligou de novo o rádio. Celly Campello. Suspirou: o "Estúpido cupido" anda solto neste domingo. Enquanto cantarolava, lembrou-se vagamente do Carlinhos. Ora, o pescoço do Marlon Brando... Sem essa, mora!

Alexander Gromow, presidente do Fusca Clube do Brasil

"Uma vez, minha mãe foi ao médico e ele, muito educado, perguntou: 'O Alex vai bem?' Ela respondeu:'Ai, doutor, bem ele está, mas fica o tempo todo com aquela Rosinha. Ela é velha e ele acaba passando o fim de semana inteiro embaixo dela'. E o médico, boquiaberto: 'Dona Margarete, a senhora sabendo disso tudo...' Aí é que ela percebeu o mal-entendido. 'Dr. Nelson, Rosinha é só o Fusquinha dele', explicou."

"O Fusca foi um dos melhores carros em que já 'voei' em apresentações. Com o motor na parte de trás, o carro pousa sem dar tranco na frente. Já fiz um 'vôo' de 16,10 metros num comercial da Volkswagen, em 1978."

Oswaldo Esteves Cordeiro, piloto de shows automobilísticos

"Pra mim, o Fusca representou um passaporte de liberdade. Foi o presente que recebi do meu pai por ter entrado na faculdade, em 1979. O carro nunca quebrava e eu sempre dava carona para muito mais do que as cinco pessoas que, teoricamente, cabiam dentro dele. Nele também aconteceram os primeiros beijos... Namorei muito naquele Fusquinha."

Sílvia Poppovic, jornalista

PREFEITURA
MUNICIPAL
10
BIBLIOTECA PÚBLICA
MUNICIPAL
AGÊNCIA
POSTAL

Um pra cá, um pra lá

Seo Domingos e dona Celina eram um casal feliz. Moravam em Monjolo, uma cidadezinha do interior. Consideravam o Brasil um país abençoado por Deus e bonito por natureza.

Tinham um Fusca e um piano. O Fusca era 74, mas sempre muito limpo e cuidado. Nunca sofrera um só arranhão. Dona Celina não gostava que o chamassem de velho.

Digamos que ele beirava a terceira idade. Aliás, nem o carro nem dona Celina aparentavam a idade. Ao passar pelas ruas empoeiradas de Monjolo, buzinando sua buzina rouca, o Fusca 74 despejava sobre a população uma sensação benfazeja de perenidade.

Enquanto dona Celina e ele desfilassem, estava garantida a tranqüilidade geral. Casal sem filhos, seo Domingos e dona Celina alimentavam um carinho excepcional um pelo outro.

Eram mimos pra cá, presentinhos pra lá. Exceto por alguns arrulhos exagerados, quase briguinhas de velhos geniosos, eles viviam como dois pombinhos. Comemoravam aniversário de nascimento, de casamento, de namoro, da primeira comunhão e da primeira vez de tudo que tivesse marcado suas vidas.

Assim, naquele ano da graça de 94, aproximava-se o aniversário da esposa e seo Domingos não conseguia pensar num presente.

Certa noite, lembrou de uma notícia que viu na TV: o Fusca voltará a ser fabricado no Brasil. Idéia luminosa: um Fusca novo, eis o presente de aniversário de dona Celina!

Na manhã seguinte, seo Domingos passou na concessionária.

Encomendou com urgência um Fusca zero quilômetro.

E acertou que o velho Fusca 74 entraria como parte do pagamento.

Cor? Azul, o mais azul possível – a cor predileta de dona Celina.

E chega de velharias, pontificou seo Domingos.

No dia do aniversário, um lindo céu de anil, seo Domingos levantou-se mais cedo e levou o velho Fusca para a concessionária.

Cheio de sorrisos e poesia, voltou dirigindo o Fusca novo, da cor do céu. Pequeno e majestoso. Afinal, nos pequenos frascos cabem os melhores perfumes, pensou. E dona Celina, seu perfume mais adorado, merecia um Fusca novinho em folha – completou ele, com sua veia poética solta. Colocou o Fusca novo na garagem, tão silenciosamente quanto tirara o velho. E chamou a esposa.

Quando seo Domingos mostrou o presente, o céu de anil anuviou-se.

– Cadê meu Fusquinha? – perguntou dona Celina, desorientada.

– Tá aqui. Novinho em folha – respondeu o marido, orgulhoso.

– Não, esse não é o meu. Cadê meu Fusca?

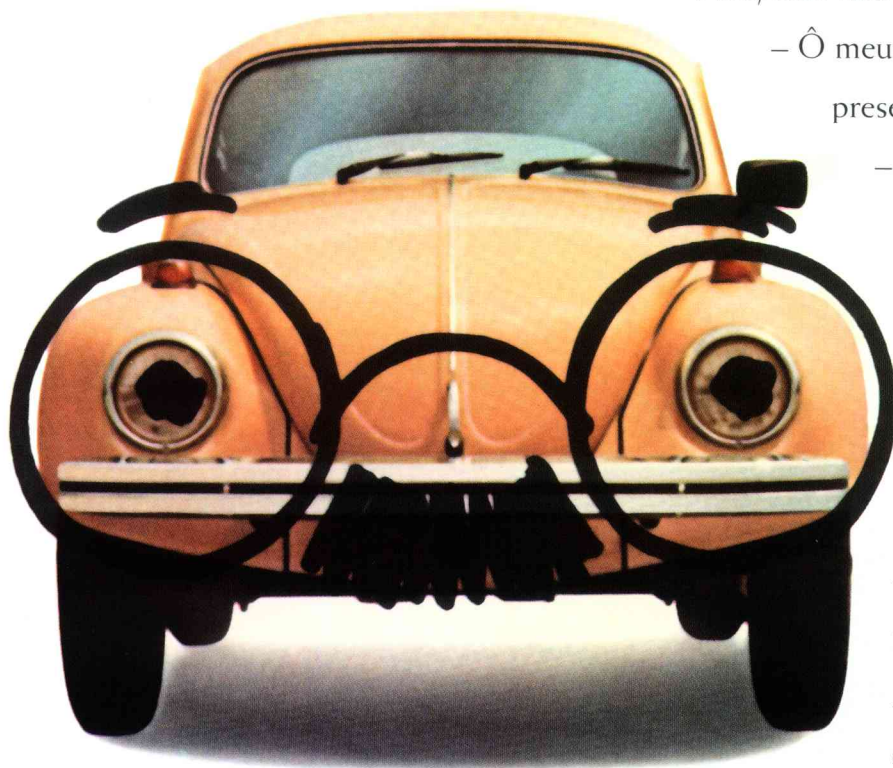
– Ô meu bem, troquei. Este é o seu presente de aniversário. Parabéns!

– O quê?!

Não houve briga porque nenhum dos dois era disso. Mas dona Celina se trancou no quarto e não quis conversa. Não almoçou.

E repetia, condoída:

– Eu aprendi a dirigir naquele Fusca...

Mais tarde, quando o marido foi chamá-la para o

jantar, ela perguntou, obcecada:

– Cadê meu Fusquinha? – E soluçou, comiserada pelo destino incógnito do seu velho carro. Depois, lembrou-se do carnaval em que o Fusquinha ganhara o prêmio de melhor carro alegórico.

E chorou ainda mais.

De madrugada, nada de dormir. Dona Celina ficou roendo as unhas, na cozinha. Chorava feito criança, saudosa da primeira viagem que tinham feito com o Fusquinha, ela dirigindo! Parava.

Suspirava. E chorava. Assim transcorreu todo o dia seguinte: buá, suspiros, buá. Como se não bastasse, umas dez pessoas apareceram para saber:

– O que aconteceu? Dona Celina não passou com o carro ontem – diziam assustadas. Foi uma segunda noite sem dormir.

Insone, seo Domingos decidiu. No outro dia de manhã, quando a concessionária abriu, já estava na porta, aguardando.

– O Fusca 74, pelo amor de Deus.

Eu compro de volta.

Trouxe para casa.

A mulher cobriu-os de beijos,

o marido e o carro.

Com dois dias de atraso, comemoraram

o aniversário e até cantaram parabéns,

dentro do Fusca.

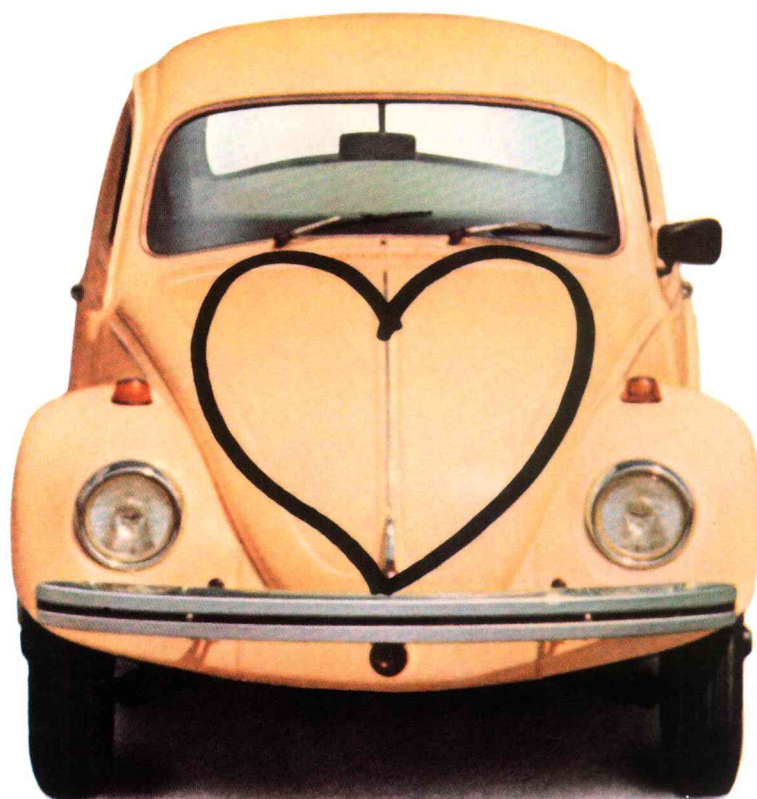
Depois, o feliz casal foi desfilar pelas ruas,

buzinando a buzina rouca,

como sempre.

Nas janelas, as pessoas olhavam, aliviadas,

e os cumprimentavam.

A tranqüilidade tinha voltado a Monjolo.

"Nunca vou esquecer da minha alegria com o pagamento de minha exposição na Galeria Ipanema, em 71. 'Aqui está o meu carrinho', eu disse entusiasmada, com o cheque na mão. Fui direto comprar o meu Fusca, azul-petróleo, zerinho. O batismo do 'Leopoldo' contou com a presença de amigos e teve direito até a quebra de uma garrafa de champanhe na lataria do carro, como se faz com os navios."

Pietrina Checcacci, artista plástica

"Tive um Fusca 68, azul. Eu já o comprei 'gourmet', porque pertencia à dona do La Casserole. No começo, quando ia a restaurantes cinco estrelas, os manobristas ficavam olhando, estranhando o carro. Depois, passaram a achar o fato pitoresco."

Josimar Melo, jornalista e crítico de culinária

Alex Periscinoto, publicitário, presidente e diretor de criação da Almap/BBDO

"Em 1963, o Zé Alcântara Machado chegou para mim e disse: 'Comprei dois Fuscas, um pra mim e o outro pra você'. 'Não brinca, Zé.' Eu nunca tinha dirigido um carro zero na vida! Abri a porta, sentei. Tinha o volante branco, a buzina cromada, aquele cheiro de carro novo... Depois, fui mostrar o Fusca pro meu pai. E ele: 'Tá podendo pagar?' 'Ganhei do meu sócio', expliquei. *Sócio dando automóvel?* Foi difícil pra ele digerir a idéia."

Recorde mundial de quilometragem: 2.515.852 km percorridos pelo californiano Albert Klein até janeiro de 1995 com seu Fusca 63.

Fonte: *Guinness Book*

Davi & Golias

Bem, o trânsito aqui continua complicado, tornando difícil a
subida da serra. Há muitos carros tentando ultrapassagens perigosas.
E atenção, senhoras e senhores, lá vai um caminhão enorme
cortando pela esquerda, no acostamento.
Tenta ultrapassar uma perua que também vinha por fora.
E atenção, o gigante consegue superar a perua, passa agora por dois
caminhões menores e vai direto pelo centro da rodovia, a toda
velocidade. Que fôlego, minha gente. Buzina grosso,
pede passagem. Tem muita pressa, o caminhão. Por trás dele,
um conversível força passagem. O caminhão prossegue veloz,
sem qualquer intenção de deixar o centro da pista.
Está disposto a tudo, senhoras e senhores. O conversível acaba
desviando para a direita. E o gigante continua na dianteira. De repente,
a velocidade diminui. O caminhão buzina. O que terá acontecido,

senhoras e senhores? Ah, lá está. Um Fusquinha prateado viaja muito tranqüilo pela pista central.

O caminhão não pode esperar e força passagem. O pequeno Fusca parece não se importar.

A jamanta aproxima-se e quase bate na traseira do besourinho. Mas nada. É orgulhoso, o Fusquinha prateado.

O caminhão solta a buzina, bufa, acelera e desacelera.

O Fusca prossegue em velocidade regular.

Que atrevido, senhoras e senhores.

É um Fusquinha velho. Imaginem, um 79 prateado desafiando um caminhão imenso.

O clima parece um pouco pesado, pois o mastodonte não dá sinais de desistir. Carros e caminhões buzinam para o Fusca liberar a estrada. Mas o Fusca é cuca fresca. O caminhão força mais, bufa, os freios rangendo. Situação perigosa. Parece uma disputa entre Davi e Golias. Então, senhoras e senhores, inesperadamente o Fusquinha assinala com o pisca-pisca e sai para a direita, aliviando o clima. O caminhão ultrapassa em disparada, e seu motorista ri em direção ao Fusca.

Os demais carros aproveitam para ultrapassar.

E lá vai o Fusquinha, de volta para o meio da pista, sem se importar.

Que serenidade, caramba!

Mas há um problema, logo adiante.

O caminhão está parando no acostamento.

Tem fumaça saindo do motor.

O motorista desce e faz sinal para os demais carros.

Ninguém lhe dá atenção. Ah, mas o que é isso?

O Fusquinha está parando junto ao gigante.

É mesmo gentil o Davizinho.

“Em 86, comprei um Fusca zero quilômetro que se revelou excelente para mim. Tenho uma casa em Caledônia, Nova Friburgo. Pra chegar ao alto da montanha, é preciso subir por uma estrada sem calçamento. Os carrões mais caros que tive sempre ficavam presos nas irregularidades do terreno, batiam com o fundo no chão, perdiam o escapamento e, muitas vezes, não chegavam até lá em cima. O Fusca, ao contrário, subia a montanha com facilidade. Ganhou até o apelido de ‘Bodinho’.”

Reginaldo Faria, ator

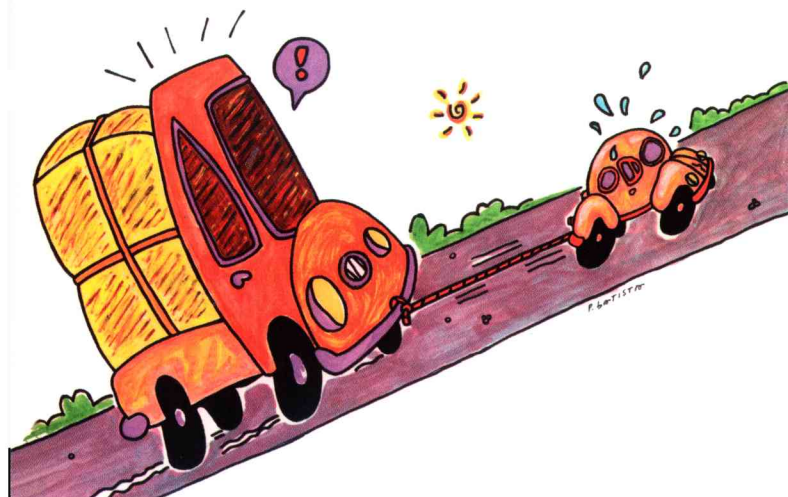
Os dois motoristas conversam. Problemas no radiador do caminhão, motor superaquecido. O caminhão não consegue continuar a subida da serra, precisa ser rebocado. O motorista do Fusca faz uma proposta. Indecente, responde o motorista do caminhão. Imaginem, o Fusquinha prateado quer rebocar até o alto da serra uma jamanta! Que atrevido, senhoras e senhores.

O caminhão acha ridículo. Mas o Fusquinha insiste tanto que o grandalhão aceita, com um sorriso malandro.

Então, o que temos nós agora, senhoras e senhores? O inusitado. O Fusquinha prateado vai puxando o caminhão. Será que ele agüenta? Incrível, senhoras e senhores. Parece que vai parar, mas não. Continua. O caminhão sorri, folgado. O Fusquinha cor de prata parece bufar. Será que vai agüentar? Ainda falta um bom pedaço. O Fusca titubeia. O caminhão nem aí, está rindo. Mas o Fusca prossegue firme, palmo a palmo. O alto da serra se aproxima. Ih, o gigante vai ficando sem graça. O Fusca sua em bicas, puxa o ar com dificuldade. Faz tanto esforço que seu motor parece prestes a explodir. Falta só mais um pouco. Quase, quase, senhoras e senhores. E atenção! Chegaaaaaamos ao alto da seeerraaaaaaa: o Fusquinha prateado conseguiu, minha Nossa Senhora! O caminhão está inteiramente desenxavido, coitado. Vamos lá falar com o vencedor.

E aí, Davizinho, luta difícil, não é? O Fusquinha fumacento puxa o ar e responde "Até que não, eu só deixei o breque de mão puxado..."

É isso aí, senhoras e senhores, vitória do Davi sobre o Golias.

E assim informamos as últimas competições do trânsito, buscando sempre servir aos nossos ouvintes.

O Fusquinha do chineleiro

Uma das mais intensas experiências de minha vida foi uma viagem de férias que fiz à floresta amazônica, num barco surpreendentemente agradável, cujo encanto começava já pelo nome: "Penélope das Amazônias". Eu nunca soube o motivo de tão exótico nome. Naquela viagem, as questões eram tantas que eu acabei me esquecendo de perguntar isso ao capitão. Navegar no "Penélope" foi uma espécie de adeus às ilusões de minha juventude. Logo depois eu me formaria, casaria e pronto, lá estava fincado para sempre no chão duro da realidade. Nunca mais ouvi falar do "Penélope" nem tive notícias dos personagens fascinantes que conheci. O mais importante deles foi, sem dúvida, um empresário que viajava para o interior, para visitar sua tribo. Tinha um nome estranho que, para ser franco, esqueci. Foi ele quem me contou esta história e me levou a conhecer a mais curiosa cidade que meus olhos jamais viram. Sempre tinham dito que ele era índio. Mas nunca teve muita certeza. Não conhecera mãe nem pai. Índio ou não, desde pequeno tinha enfiado na cabeça que ia subir na vida, vencer. Porque não era do tipo que gostava de pobreza, como dizia de boca cheia. Vir para São Paulo, nem pensar. Preferia ficar lá mesmo, no mataréu onde estava acostumado.

Assim, começou bem do começo. Foi aprender a dirigir carro. Deu sorte. Uma agência nova instalou-se na capital e inaugurou o turismo ecológico, cuja demanda aumentou rapidamente, com turistas estrangeiros em número cada vez maior. Tanto que ele falava muitas palavras e expressões em inglês, francês, italiano e até mesmo em alemão. Com o tempo, acabou economizando o suficiente para comprar seu primeiro carro. Um Fusca usado que carregava bravamente os turistas pelas estradinhas nos arredores. Foi com ele que decidiu trabalhar como caixeiro-viajante, agora como autônomo. Descobriu uma oficina de chinelos de sola de pneu. E começou assim: comprava no atacado e saía vendendo pelo interior da floresta. Passava semanas e semanas fora. Seu Fusca, carregado de chinelos, cruzava os rios em barcaças, depois percorria estradinhas miseráveis, chegando às mais esquecidas bibocas. Parava em bares e vendas de beira de estrada ou beira de rio para oferecer o produto. Em pouco tempo, todo mundo na região já conhecia o "Fusca do chineleiro". Aos poucos, ele foi diversificando os produtos comercializados e passou a contratar empregados que faziam as viagens de barco. Os lucros cresceram tanto que, pouco depois, ele abriu uma pequena fábrica de chinelos. Por acaso, descobriu que os turistas gostavam de seus chinelos. Foi se sofisticando, aumentando a produção, melhorando o desenho. E virou exportador. Tinha orgulho de dizer: Sou um índio que deu certo. Era orgulhoso, sim, mas não arrogante. E parecia ter conservado o bom coração. Tanto que nunca se

No 7º Encontro Nacional do Fusca, em 1995, desfilaram 2.728 Fuscas de todos os modelos e adaptações possíveis para mais de 15 mil pessoas.

Fonte: *Guinness Book*

esqueceu do Fusquinha do começo da sua carreira, cuidadosamente guardado como um talismã. Na verdade, ele acreditava que aquele Fusca lhe dava sorte e não queria se desligar dele por nada deste mundo. Um dia, caiu doente. Tuberculose avançada. Os médicos o desenganaram. Nesse momento, ele não teve dúvidas. Mandou buscar o pajé da tribo que diziam ser a sua, lá nos cafundós do mataréu. O homem veio e o tratou durante meses. Ele melhorou muito, quase se curou. Pois, nessa viagem a bordo do "Penélope" ele estava justamente regressando à cidadezinha onde viviam os remanescentes de sua tribo. Não sabia se lhe restava muito tempo de vida, mas seguramente tinha redescoberto novos sentidos. Ia visitar o pajé, seu amigo, e rever o seu talismã. Sim, anos atrás, ele tinha doado à sua gente, como forma de reconhecimento, a coisa mais preciosa que tinha: o venerado Fusquinha do seu começo de carreira. Quando me convidou para acompanhá-lo na visita à cidadezinha, aceitei de imediato. Foi uma revelação. Em plena selva, deparei-me com as ruínas de uma velha missão, construída pelos carmelitas em 1728.

Por sua imponência decadente, parecia uma visão assombrada do paraíso. Mas tudo ficava ainda mais estranho porque a pequena cidade à beira do rio tinha suas duas únicas ruas ostensivamente cuidadas e aplainadas. Tudo para que nelas pudesse andar em paz o único carro da vila: o Fusquinha, mascote e faz-tudo da tribo. Bem, a julgar pela expressão de surpresa do empresário doente, com certeza não se tratava exatamente do mesmo Fusquinha que ele conhecia de modo tão íntimo. Talvez por impossibilidade de reposição, talvez pelo excesso de umidade que provocava ferrugem, agora o carro já não tinha mais as portas nem o teto. Parecia um besouro diluviano que mantivera apenas o essencial. Mas vivia limpo e cheio de adornos. Por coincidência ou não, tornara-se útil especialmente para conduzir turistas estrangeiros que começavam a descobrir a região. Sua missão era levá-los em passeios pela redondeza. Portanto, nada melhor do que um Fusca ventilado pela ausência de portas e com teto de madeira, que esquentava menos. O velho empresário estava diante de um necessário espelho. Assim como ele, seu Fusca tinha voltado às origens. Mesmo com todas as metamorfoses, nunca tinha deixado de ser o seu Fusca, tanto quanto ele próprio encontrava-se ali reintegrado, depois de velho e mudado. Ainda hoje, lembro com emoção a imagem do empresário doente a chorar de mansinho diante do Fusca, enquanto as crianças índias gritavam atrás dele, fazendo coro com o ruído do motor. Acho que naquele momento ele se sentiu preparado para a morte. Com certeza, tinha se reconciliado consigo mesmo.

Em 1993, a lista de espera de compradores do novo Fusca chegou a 13 mil pessoas.

Fonte: ***Folha de S. Paulo*** **24/10/93**

Alcides Lissoni, funcionário de concessionária Volkswagen

"Uma cliente vivia trazendo o Fusca à oficina, alegando que estava com problemas de desempenho. Nós mexíamos no carro, mexíamos, e... nada de errado. Então, resolvi acompanhá-la e ver o que acontecia. Ela entrou no carro, puxou o afogador e pendurou a bolsa nele. 'Minha senhora,' eu disse, desvendando o mistério, 'isso aí não é cabide.' Com o afogador puxado, o Fusca não ia 'pegar' nunca!"

"Quando fiz 19 anos, ganhei o meu primeiro carro: um Fusca amarelo-canário. Naquela época, eu vivia dando carona pra turma. Uma vez, cheguei a colocar oito pessoas no Fusca. Apesar do aperto, gostava muito do meu Fusquinha."

Leonor Corrêa, jornalista

"Nos anos 60, era muito comum as pessoas tirarem o 'brucutu' – a pecinha que ficava em cima do capô do Fusca pra esguichar água no vidro – pra fazer anel, colar. Nessa época, um amigo meu estava tentando tirar um deles de um carro na rua com um pano, pra não riscar a pintura. Eis que chega um guarda e, pra disfarçar, ele começou a limpar o carro. E o guarda dando palpite: 'limpa aqui atrás, agora aqui...' Meu amigo foi limpando. Quando o carro estava brilhando, o guarda tirou uma chave do bolso, deu uma risadinha marota, abriu a porta do Fusca e foi embora. Era o carro dele!"

Sérgio Eduardo Fontana, sócio-fundador do Fusca Clube do Brasil. Atualmente tem três Fuscas

Três amigos

Eram três amigos velhos e solitários que se encontravam toda quinta-feira. Um usava óculos, o outro tinha barba branca, o terceiro era padre. Cada qual tinha um velho Fusca.

Como amavam o Fusca com paixão, esse objeto comum dos seus desejos era o tema dominante das conversas.

– Eu sempre digo e vocês não acreditam – comentava o padre, naquela noite. – Volante do lado esquerdo é uma aberração. Tem que ser do lado direito. Os ingleses é que tinham razão. Depois que a gente se acostuma, não tem mais jeito. Da primeira vez que vi o Patinho, eu também achei ridículo. O que podia estar fazendo no Brasil um Fusquinha com direção do lado direito?

– É o que eu sempre penso: como é que o Patinho veio parar no Brasil? – interferiu o de óculos.

– Por engano, meu caro. Quando um diplomata inglês que era dono dele transferiu-se da África pra cá, o Fusca veio na mudança, equivocadamente. Eu o arrematei de dó. Coitado, parecia um patinho feio.

– Esse seu Patinho é um aleijado, seo vigário – comentou o de barba, rindo.

– Mas apesar do defeito, ele é um santo. Já carregou muito o Santíssimo, pra levar a extrema unção. E já teve até parto dentro dele.

– Mas também já deu muito problema – comentou o de óculos.

– É verdade – assentiu o padre. – No trânsito, muitas vezes o pessoal buzina e ultrapassa furioso, achando que o carro está estacionado na rua. Mas também já me safei por causa disso. Uma vez, um ladrão apontou um revólver e não entendeu nada, quando não viu o motorista. Enquanto isso, eu acelerei e fugi. O ladrão ficou lá, feito bobo.

– Essa é boa – comentou o de óculos, rindo. – São sabidos, esses carros. Com a minha Gertrudes não tem conversa. Ladrão nenhum nunca mexeu.

– Nem no tempo do brucutu? – perguntou o de barba, maroto. – Vai me dizer que a turma nunca roubou o brucutu dela pra fazer anel...

– Nessa ninguém tasca – protestou o de óculos. – Nem meus netos. Minha finada mulher dizia que eu tinha mais ciúme do carro do que dela. É verdade. Pois não tem nada mais fiel do que carro: ele sente quando é a mão do dono.

– Caramba, parece que você casou com a Gertrudes – comentou o padre.

– É verdade. A Gertrudes foi meu segundo casamento. Guardo até hoje o tíquete do pedágio, no dia em que fui buscar a coitadinha no interior. E todas as notas de despesa de manutenção, troca de óleo, conserto.

– Mas que exagero! – comentou o de barba.

– Ué, pois a gente não guarda os exames médicos que faz? – tornou

Em 1972, um em cada dois brasileiros que saíam dos concessionários tinha nas mãos as chaves de um Fusca.

Fonte: revista *Veja* de 20/08/86

o de óculos. – E depois, quem é você pra dizer isso?
Não é o tal que coleciona tudo o que existe sobre o Fusca? Cinzeiro, bandeirinha, lápis, caneta, chaveiro, prato e todo tipo de miniatura.
– Claro, meu Grand Prix é um carro e tanto – confessou o de barba. – Não se esqueça de que venceu mais de dez ralis.
– Ih, isso foi no tempo do onça – protestou o de óculos.
– E depois, a minha Gertrudes já ganhou do seu Grand Prix, esqueceu?
– Lá vem você de novo. Aquela corrida não valeu, você envenenou o motor – respondeu o de barba, vermelho de indignação.
– Mas não se meta a besta, não. Está vendo este anel aqui no meu dedo? Pois foi feito com o brucutu da tua Gertrudes!...
E, de repente, lá estavam os dois discutindo, como faziam todas as quintas-feiras.
– Isso é mentira – contestou o de óculos, indignado.
– Ninguém nunca pôs a mão no brucutu da minha Gertrudes...
– Bom, bom – intrometeu-se o cura, mediador.
– Já está tarde. Preciso botar o Patinho na garagem, que esfriou.
Não demorou, os três amigos se despediram.
– Lembranças pra Gertrudes – disse o de barba para o de óculos.
– Obrigado – respondeu o de óculos.
– Ia me esquecendo.
Aqui está uma foto antiga que encontrei do Fusca.
Pra coleção do Grand Prix.
Até a próxima, senhores.
E foram embora reconciliados por uma mesma paixão
– como acontecia todas as quintas-feiras.

"Pra mim, Fusca é uma paixão. Quando alguém fala mal, respeito a opinião. Mas se o aplaudem, eu junto os meus aplausos. Na minha opinião, o Brasil nunca vai ter carro melhor do que o Fusquinha."

Francisco Varca Jr., empresário e colecionador de Fuscas

Todo ano tem comemoração: 20 de janeiro é o Dia Nacional do Fusca, e, 22 de junho, Dia Mundial do Fusca.

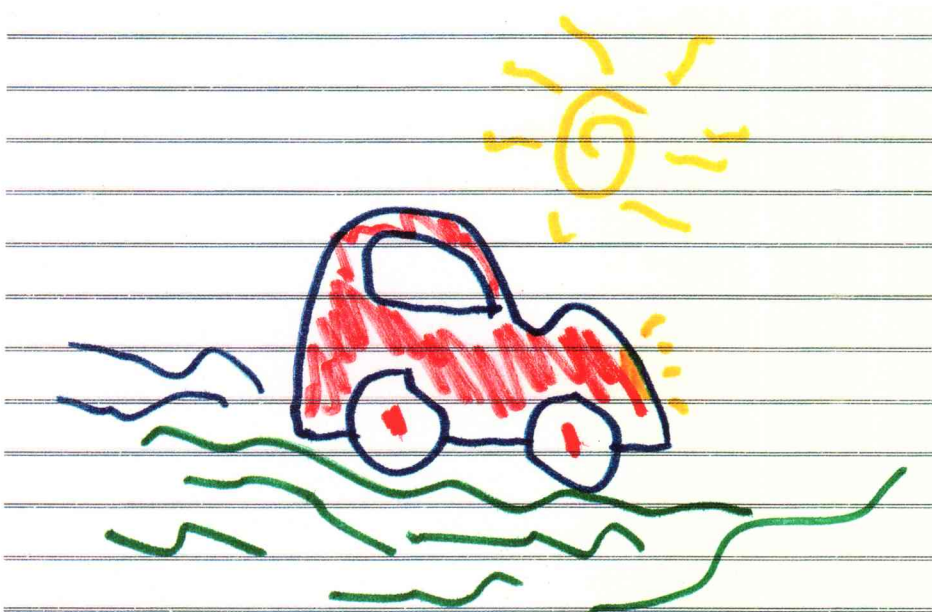
Fontes: ***Jornal do Brasil* 21/10/89 e *A Bananinha***

"Quando comecei a correr, automobilismo era esporte de rico. Como não tinha dinheiro, comprei um Fusca a prestação. Foi de Fusca que, em 1980, fui considerado 'piloto revelação', e, em 84, fui o vice no Campeonato Brasileiro de Marcas e Pilotos em que corria até Opala."

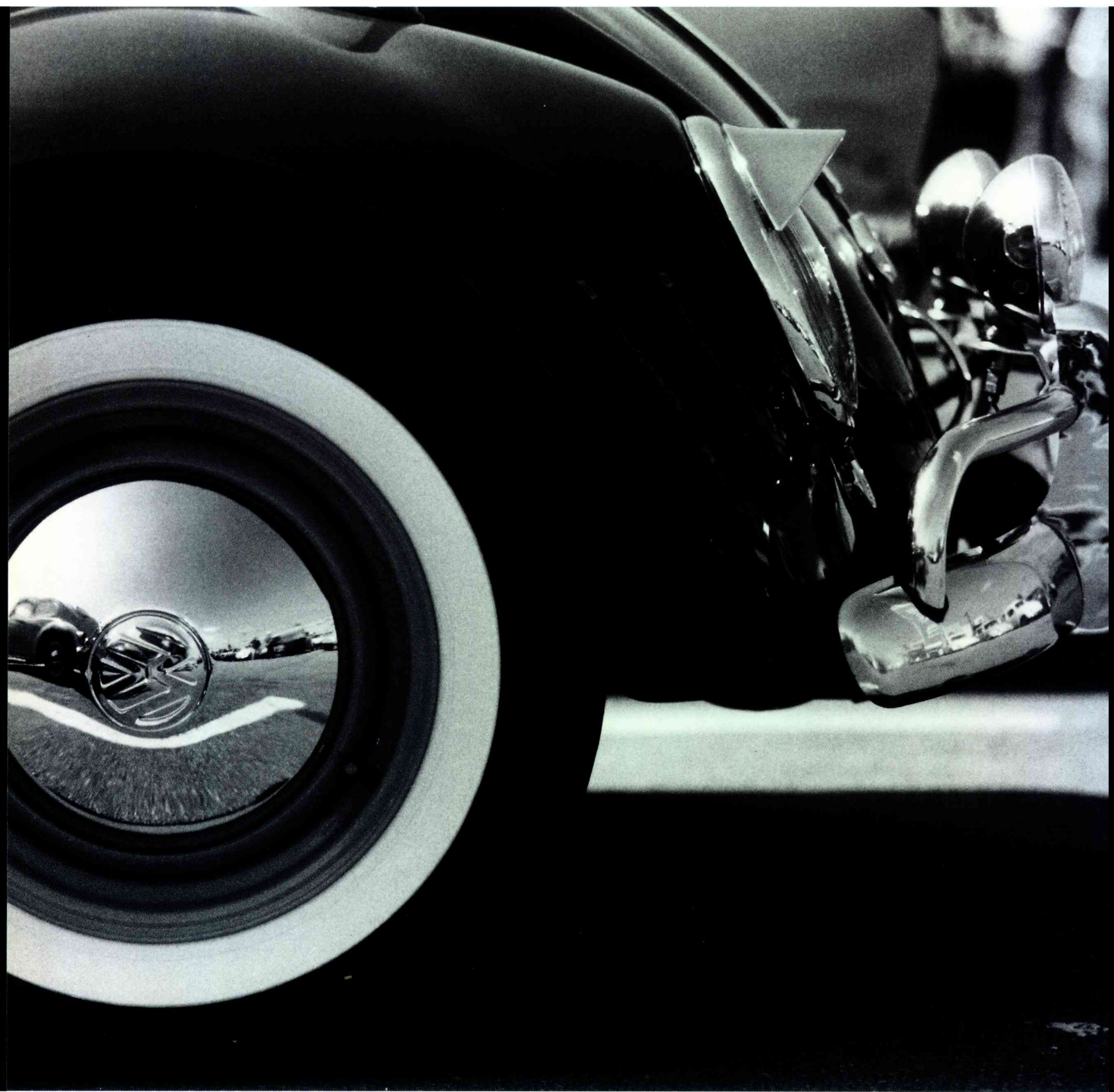
Amadeu Rodrigues, piloto

Pequeno Príncipe dos Trópicos

Era um desses garotos pobres do Brasil. Um pretinho muito sensível e introvertido. De seu, tinha só a mãe e a certeza de sua pele, considerando as incessantes zombarias de que era vítima na escola e na rua. "Lá vem o tiziu." "E aí, tição?" Então o menino não gostava muito de companhias. A mãe trabalhava como empregada, limpando, lavando, passando, cozinhando e o que mais fosse necessário para sobreviver. Moravam ambos num quartinho, justamente nos fundos da casa dos patrões, onde ela trabalhava desde que o filho nascera. Por insistência de uma professora, que o achava muito inteligente, o menino freqüentava a escola da cidade. E sempre tirava as melhores notas. A mãe tinha o maior orgulho do menino.

Depois da escola, era uma vida atarefada. Quando não estava colocando o lixo para fora ou indo buscar leite na padaria ou comprando carne no açougue, o menino ficava enfiado no quintal. Não tinha amigos, mesmo porque os filhos dos patrões já tinham saído de casa ou se casado. O menino gostava de conversar sozinho. Também gostava muito de ler, especialmente gibis. Super-homem, Mandrake, Homem-aranha, Batman. Com eles vivia grandes aventuras de mentirinha,

viajando de carro e de navio e de avião e até de nave espacial. Além dos super-heróis dos gibis, tudo o que cabia no seu mundinho fechado eram as pequenas aranhas do quintal, os cachorros da vizinhança, mas, principalmente... o Fusca verde dos patrões. Ah, o Fusquinha dos patrões! A maior alegria do menino era mesmo ir de Fusquinha ao supermercado. Como gostava daquele carrinho! Não que fosse bonito. Era até esquisito. Mas parecia tão simpático e fofo aquele Fusquinha. Quando estava viajando nele, o menino sentia uma confiança! O cheiro do interior do carro o inebriava. E com aquele ronquinho, quase fazia a gente dormir. Sentado no banco de trás, no meio dos engradados de refrigerantes e dos pacotes de mantimentos, o menino sentia-se dono do mundo. Às vezes, quando estava triste, suspirava e ia dar uma espiada furtiva no Fusca, para matar as saudades. Aí ficava alegre de novo e voltava para os planetas mais distantes, viajando com o Flash Gordon. Ah, seu Fusca adorado! Adorava tanto seu Fusca que gostava de se trancar na garagem e ficar horas contando para o Fusquinha suas aventuras e as dos seus heróis. Era a coisa mais gostosa do mundo, estar ali com seu melhor amigo.

Mas tudo o que é bom dura pouco, sempre dizia a mãe. Um dia, de uma hora para outra, os patrões venderam o Fusquinha. Assim, o menino de repente se viu sem o Fusca verde. Aquilo foi como uma desgraça. O menino caiu de cama. Por uma semana, teve febre alta. Acabou sarando por si mesmo – porque ninguém tinha tempo a perder com dengo de menino, como disse a patroa.

Mas, depois disso, tornou-se tristonho demais. Se já era calado, agora não conversava mesmo com ninguém. Nem quis mais voltar à escola. Ia para a garagem olhar no chão o lugar vazio e as manchas de óleo, tudo o que sobrara do seu carro. E vivia pelos cantos suspirando de saudade do amigo. Foi então que, num desses dias de limpeza, a patroa

jogou fora um livrinho que o menino folheou por acaso. Rotinho, todo cheio de desenhos coloridos, como nos seus gibis. O menino começou a ler. E foi gostando. Era a história de um principezinho loiro que estava apaixonado por uma rosa e morava num planeta, como seus heróis. O menino achou uma graça o príncipe loirinho, vestido de verde, com um pano amarelo no pescoço, sempre ao vento. Trancado na garagem, para ler mais sossegado, ele foi encontrando no livrinho as mesmas emoções que sentia, a solidão e a dor de perder o seu melhor amigo. E, à medida que lia, o menino descobriu que sempre estivera apaixonado pelo Fusquinha verde.

Mas, ao contrário do seu Fusca, na história o príncipe é quem ia embora, para não magoar a rosa. Uma rosa vaidosa, credo, e cheia de birra. Mas única. "Minha rosa é única porque eu a amo". Quando terminou o livro, o menino estava feliz de ver que gente podia se apaixonar por coisas. E percebeu que o principezinho era príncipe porque amava a sua rosa. Então teve certeza: Quem ama vira príncipe. E pensou: Não sou loirinho que nem ele, mas também sou príncipe, porque fiquei apaixonado. Sim, existem mil Fusquinhas no mundo, mas porque eu amo ele, esse meu Fusca verde é o único no mundo.

Corrigiu: O Fusquinha dos patrões.

Mas logo descorrigiu, sorrindo esperto: Não, é o meu Fusquinha. Sempre foi meu, pensou com orgulho. Eles acham que venderam o meu Fusquinha. Mas não. O Fusquinha era eternamente dele, por causa do seu amor. E pensou mais ainda: Através do seu amor, ele tinha se tornado eternamente responsável por aquele Fusquinha. Só seu coração sabia. Pra que mais? A partir de então, o menino voltou à escola. E passou a conversar com todo mundo. Só não contava seu segredo. Quando lhe perguntavam porque usava agora aquele trapo amarelo no pescoço, ele ria. Sabia que era um principezinho, da cor da jabuticaba.

A loirinha do prefeito

Sabe de uma coisa, Loirinha? Lá em casa ninguém mais quer sair comigo, cismaram que eu sou péssimo motorista. Agora, diga você, que me conhece bem. Eu te apanho todas as noites na escola e te levo pra casa numa estrada desgraçada. Então diga: você acha que eu dirijo mal? Alguma vez te deixei por aí, te meti nalgum acidente? Nunca, não é mesmo? Claro que às vezes a gente é meio distraído, cabeça cheia, não é? Mas nunca te dei trabalho na direção. Se não fosse gente da minha família dizendo isso, podia até pensar que é intriga da oposição (...) É, meu bem, você não imagina os compromissos terríveis de um prefeito. O dia inteiro aparece gente reclamando. Disputa de gado, de terreno, de roça. E o prefeito tem que decidir. Hoje veio o vigário reclamar que a festa do padroeiro

está um fracasso, porque mudamos o local. Mas ele mesmo pediu a mudança no ano passado! No fim, ameaçou me excomungar. Depois, dois vereadores se pegaram aos tapas, na sessão de ontem. Disputa por causa de mulher (...) É por isso que saio com você, minha Loirinha. Para espairecer. Você não me dá trabalho. E com você, eu me

sinto sempre mais seguro na direção (...) Que linda noite estrelada, não é mesmo? (...) Mas não foi por isso que eu saí com você hoje, Loirinha. É que tenho uma surpresa pra você (...) Calma, já estamos quase chegando. Acontece que eu cansei de tanta poeira na estrada. Não quero mais ver você, a Loirinha do meu coração, chegar em casa toda noite tingida de ruiva, por causa do pó. (...) Atenção, chegamos. A nossa velha estrada agora está asfaltada! Que tal? Mandei asfaltar especialmente por sua causa. É uma prova de amor. Pra você nunca mais reclamar de mim, dizendo que não lhe dou importância, viu, Loirinha? (...) O que está achando da estrada nova? Parece que a gente está deslizando, não é, minha Loirinha? Antes tarde do que nunca. Não tem mais poeira, nem buraco, nem sacolejo. Nada de incômodos. (...) Fique sabendo que eu insisti pessoalmente junto à Câmara dos Vereadores. Por sua causa, Loirinha. Afinal, você passou anos sofrendo com os solavancos. Quantas molas quebradas por causa dessas malditas valetas. Você merece, Loirinha. Afinal, se sou prefeito, devo muito disso a você. Pra quantos lugares distantes você me acompanhou! Quantos cartazes, camisetas, brindes e panfletos você carregou! Ao contrário dos outros, você nunca reclamou. E depois, eu tenho que reconhecer. Sou um péssimo motorista. Se não aconteceu nenhum acidente até hoje, foi por milagre de Deus e por sua causa. Não fosse por você, Loirinha, nem motorista eu seria. Já tive outros. Mas confesso que você foi o único modelo que consegui dirigir direito. Portanto, chegou a tua vez. A estrada asfaltada é tua. Sou capaz de mandar asfaltar o município inteiro pra minha Loirinha sofrer menos com os buracos. Afinal, você merece que este atordoado prefeito de interior lhe preste uma homenagem, depois de tantos anos de serventia, Fusquinha do meu coração. Quer dizer, minha Loirinha.

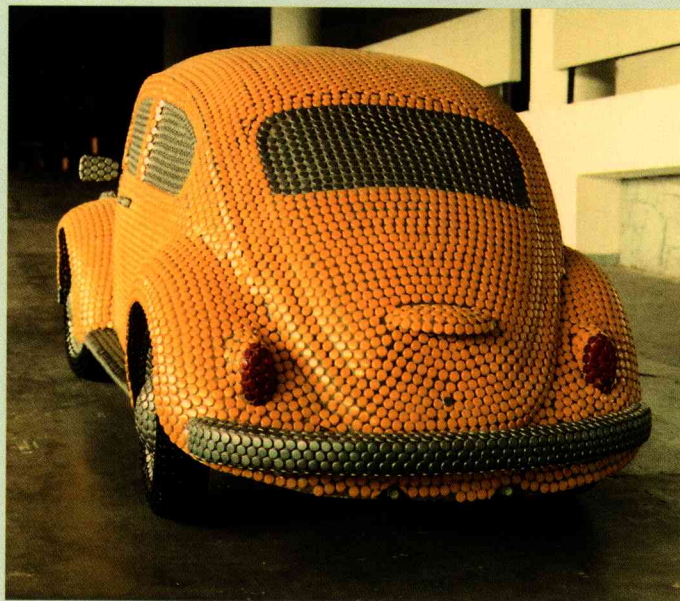
Já foram produzidos 21.220.000 Fuscas – a maior produção mundial de carros.

Fonte: *Guinness Book*

Carmela De Caprio Pacheco, 77, professora aposentada

"Todos os meus carros sempre foram Fuscas. Estou no quarto, um Fusquinha 81. Uma vez, com o meu 66, o cabo da embreagem quebrou. Como não entrava a primeira marcha, engatei a segunda e fui conversando com ele: 'Agüenta, meu filho, que a gente tem de chegar em casa'. Quando a segunda não entrou, engatei a terceira e fui em frente, ladeira acima, até chegar. No dia seguinte, troquei o cabo e o carro ficou novo. Agora que me aposentei, ele está com a vida mansa; só vai à feira e ao supermercado."

"Eu tinha um Fusca 67, o 'Marronzinho'. Um dia, quando cheguei em casa, meu pai me esperava com uma surpresa: tinha trocado meu Fusca por uma Brasília novinha. Fiquei tão triste que sentei e comecei a chorar."

Capy Ramazzina, artista plástico, expôs na Bienal de 1991 o "Yellow Fusca" – um Fusca esculpido em fibra de vidro e recoberto com tampinhas de garrafa

Em 27 anos, o Fusca passou por mais de 2.500

"Meu Fusca Rolls Royce sempre chamou muita atenção. Uma vez, um carro vinha atrás de mim e, quando fechou o farol, ele acabou batendo no meu pára-choque. 'Me desculpe', ele se apressou a dizer. 'É que seu carro chamou tanto a minha atenção que não vi o farol. Tenho um pára-choque novinho em casa, eu vou te dar'. Confiei na palavra dele e não deu outra: no dia seguinte, levou a peça pra mim. Hoje, somos amigos."

Erasmo Antônio da Silva, mecânico

"O Fusca é mecanicamente superior aos outros carros. É todo bem bolado e muito forte. Para se ter uma idéia, usamos o Fusca pra rebocar outros carros, até mesmo Kombis. É um carro simples, com uma mecânica simples e que não dá problema."

Guido Jair Ferrari, mecânico e colecionador de Fuscas

inovações, sem alterar seu conceito original.

Fonte: revista *Afinal* 19/08/86

Vida de dançarina

Logo de manhã, ela sai correndo de casa, cabelos ainda molhados. São quase dez. Joga para dentro do carro as roupas coloridas do show e dá a partida tão brusca que o Azeitona engasga de susto. Azeitona é o seu surrado Fusquinha, assim chamado porque um dia teve essa cor, agora mera lembrança. Pra variar, ela perdeu a hora. Enquanto dirige pela avenida, abre o porta-luvas e tira um biscoito, um queijinho e um todinho. Vê a caixa de ovos no banco ao lado. Pra mãe. Desta vez, jura, não vai sentar em cima deles. Toma seu café ao som de um samba-enredo que toca no rádio. Com as roupas escapando pelas janelas, o Azeitona lembra um carro alegórico. Ah, que bom! Já é quase carnaval. Estaciona em frente ao curso de dança e canto. Fica tranqüila quando vê o Zequinha a postos pra tomar conta do carro. Desce, entra correndo no prédio. De novo, não vê a porta de vidro fechada. Blá! Quase quebra o nariz.

Às doze, ela sai correndo da aula mas, ufa, escapa da porta de vidro. Obrigado, Zé, amanhã acerto a gorjeta, OK? Dá a partida no Fusquinha, que quase afoga, e toma coragem antes de atravessar a cidade em direção ao clube, para o ensaio geral. Quer arrasar com esse show. Ganhar uma graninha... Afinal, o Azeitona está no osso. Com o canto do olho, dá uma geral no piso: tão velho e enferrujado que às vezes se pode ver o asfalto correndo lá embaixo. Uma vergonha! Principalmente quando a caixa de maquilagem se abre e pelo buraco do piso se vão embora batom, blush, pincel e até o espelhinho. Ah, o Azeitona precisa de uma reforma urgente.

No caminho, tem que pagar contas no banco. O Azeitona fica meio torto na calçada. Olha o tamanho da fila, poxa! Ainda por cima, o guarda quer multar. Ela reclama. Encontra na fila uma amiga com quem deixa os pagamentos. Perto do Azeitona, um orelhão.
Ela aproveita e dá dois telefonemas. Um para o Augusto César, que ninguém é de ferro. O desgraçado nunca está. Bate o telefone.
Cavalga de novo o Fusca, que ronca esbaforido e sai em disparada.
Que calor, já passa do meio dia. Hora do lanche. Apesar da fome intensa, só salada. Salta do carro. Enquanto come folhas com beterraba e cenoura, ela imagina um enorme filé. A seguir, um chiclete (sem açúcar, claro) para limpar os dentes. Quando volta ao carro, olha comiserada e pensa: De azeitona, coitadinho, só sobrou o caroço. O ensaio geral está marcado para a uma, horário desgraçado. O sinal abriu e esse sujeito na frente nem se move. Buzina. Olha só! Em plena rua, o infeliz está conversando com uma moça no carro do lado. Ela passa gritando contra tamanha desconsideração. Pouco depois da uma, está parando diante do clube. Suspira: graças a Deus. Apanha suas roupas amontoadas no

banco traseiro do Azeitona e desaparece porta adentro, deixando escapar uma nesga de música do interior. O porteiro cuida do carro. O sol sobe tinindo. A lataria quase-verde do Azeitona chispa. Depois o sol começa a descer. É uma longa e atarefada tarde.

Um pouco antes das cinco, ela reaparece. Emburrada. De última hora, o diretor resolveu mudar uma fala... Tem medo que seja um fracasso. Vai remoendo vários tons de temores até a casa da mãe. Quando vai lhe entregar os ovos... vê no chão do carro uma verdadeira omelete. De novo! Deve ter sido uma brecada brusca, pensa, e promete os ovos para a próxima. Apanha um trapo, limpa o chão com cuidado e se manda pro banho. A mãe lhe dá uma caixa de bombons de presente. Ela protesta, mas adora bombons – e a mãe sabe disso.

Às seis, está de volta para o show. Ainda tem que repassar a luz e o som. Desaparece pela porta do clube, buraco onde as horas se esvaem. O porteiro estaciona seu Fusca. Não demora, a lua aparece. O quase-verde fica prateado, o Azeitona se torna parte do luar.

Quase quatro da madrugada, ela sai do teatro cansada e carregada de roupas. No ar, retalhos de música, tornada saudade. A estréia foi um sucesso, mas ela se sente um pouco triste. Nota a lataria amassada do Azeitona e se lembra: precisa levar o carro pra benzer. Três batidas em quinze dias, não é possível. Quem poderia pôr quebranto num carro tão velho? Joga as roupas no banco de trás, onde cabe tudo. Enquanto pisa fundo no acelerador do Azeitona, sonha com um bom sonho a solitária dançarina.

"O Fusquinha alemão, anos 50, foi o primeiro carro da minha vida. Era cinza metálico, com bancos forrados de vermelho. Uma graça. Naquela época, eu trabalhava em várias boates numa mesma noite. Quando acabava o primeiro show, em Ipanema, eu e o Lennie Dale pegávamos todo o figurino e uma enorme vitrola azul, botávamos tudo no Fusca e nos mandávamos lá pra Copacabana. Aquele Fusca levava a gente pra todo lado."

Betty Faria, atriz

Em 1986 30% da frota de automóveis do país era composta por Fuscas.

Fonte: revista *Veja* 20/08/86

"Na pista dos 500 Quilômetros de Brasília, em 67, todo mundo morreu de rir do '*Objeto Não Identificado*', o Fusca de corrida que eu e meus amigos construímos em 25 dias. Largamos em último lugar e chegamos em segundo, deixando os importados para trás."

Alex Dias Ribeiro, piloto

Durante uma corrida, em 82, meu Fusca pegou fogo e queimou todinho. Para poder correr na prova seguinte, meus amigos e eu compramos folhas de alumínio e fomos recortando até montar o carro. Na frente dele, escrevi: *Raça é Raça*. Foi com esse carro que fui vice-campeão em 1984.

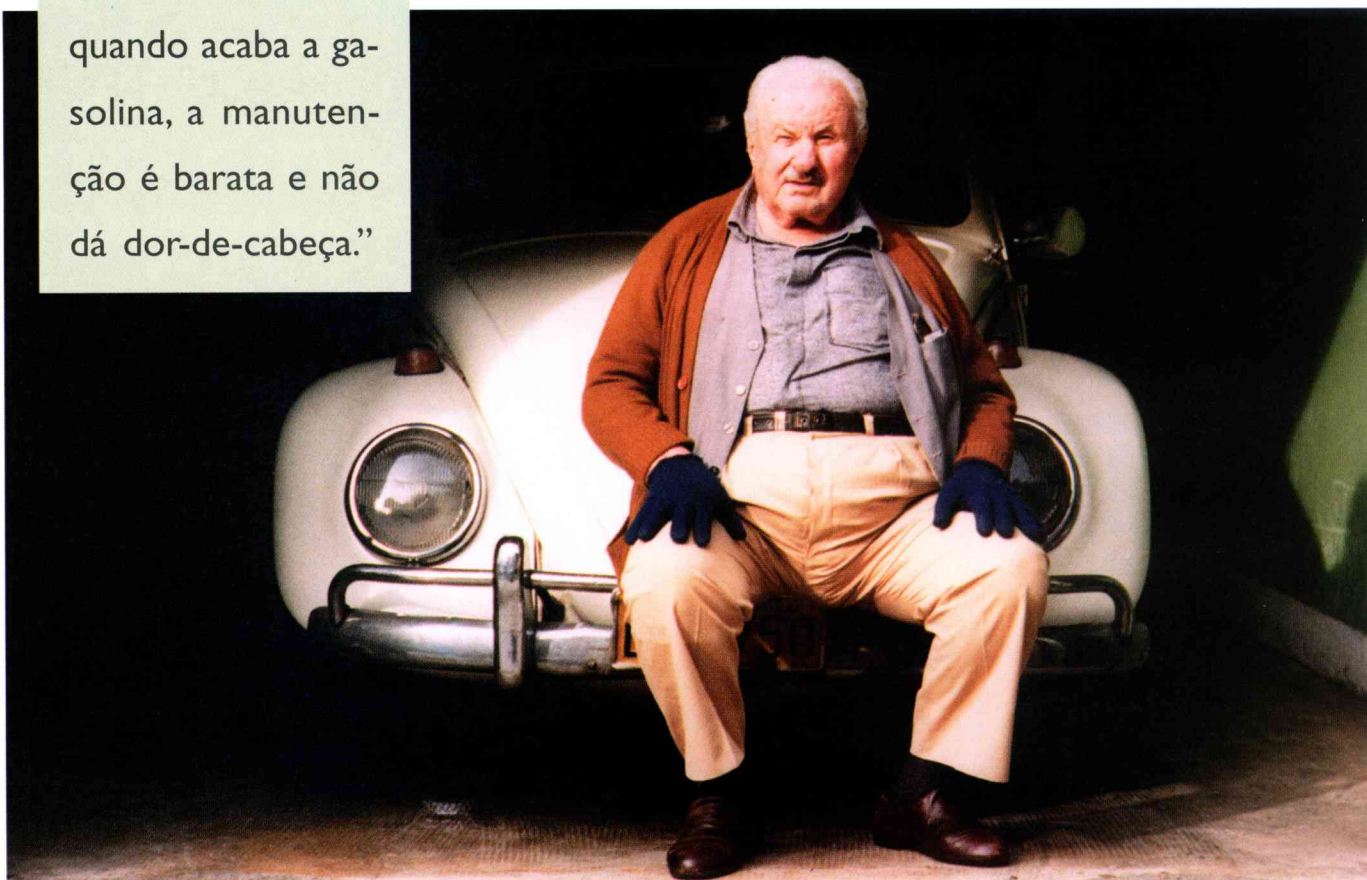
Amadeu Rodrigues, piloto

Em 1963 o carro preferido de 82,8% dos brasileiros

Domingos Antônio Laurenti, 92, comerciante

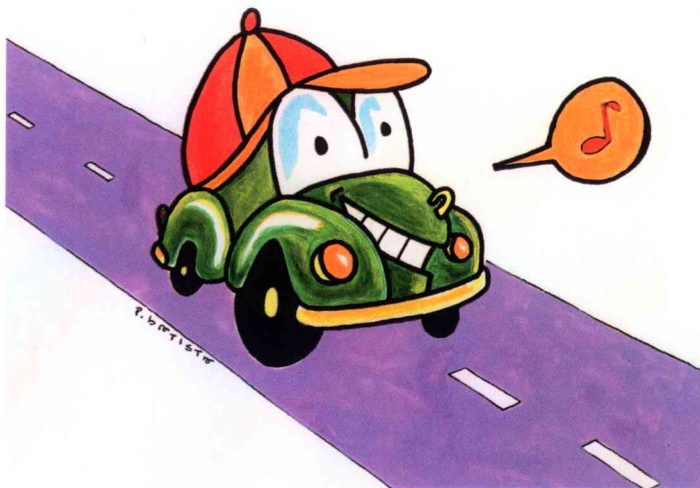
"Fiquei com meu Fusquinha 65 durante quase trinta anos. Só fiz retífica de motor uma vez e ele andava que era uma beleza. O bom do Fusca é que ele só pára quando acaba a gasolina, a manutenção é barata e não dá dor-de-cabeça."

"No meu dia-a-dia, o Fusca é tão importante que o vejo como alguém da família. As imagens que tenho da infância estão diretamente relacionadas a ele. Era em um Fusca que meu pai me levava pra dar umas voltinhas e me deixava dirigir."

Fábio Strazzeri, diretor do Fusca Clube do Brasil, há três gestões

e de 83% dos americanos era o Fusca.

Fonte: Pesquisa publicada na revista *Mecânica Popular*

Um bate-papo

Não, o senhor não imagina as dores de um carro, principalmente quando fica velho. São dores de abandono, entende? Por quê? Ora, ninguém quer saber de velho. O senhor sabe, nós também envelhecemos, como tudo neste mundo. Mesmo eu, que sou forte e resistente, tenho lá as minhas dores de parafusos, palpitações na calibragem, bateria, lubrificação. A única coisa boa de envelhecer são as lembranças. Ah, eu sou muito vivido, podia ficar uma semana desfiando histórias. Mas quem iria querer ouvir um velho carro abrir seu motor cheio de saudade? Não é que eu ache a vida triste, de jeito nenhum. Minha vida não tem sido triste, muito pelo contrário. Vida de carro tem tudo para ser uma delícia. Ah, pegar uma estrada a 80 por hora, não há nada mais excitante, especialmente quando o carro é jovem e tem todo o horizonte pela frente. Aquela ventania no nariz, os outros carros zunindo dos lados, todos felizes, na maior velocidade. Velocidade é tudo o que um carro pediu a Deus. Ih, só eu sei quanto chão andei por esse Brasil afora. Que saudade! O senhor sabe, meus antepassados fizeram do Brasil a sua terra. E eu, modestamente, me dei tão bem que me considero um brasileiro. Minha buzininha rouca até perdeu o sotaque alemão. *Guten Tag, Alles gut*, não me lembro senão dessas coisinhas, às vezes me dá até vergonha de ter perdido as raízes.

Mas criam-se outras, não é? Nós, carros, temos um motor que palpita de amor e vivemos criando raízes. Principalmente com os donos. Eu sou apegadinho aos meus donos. Tive vários. Nunca deixei ninguém na estrada, sabe? Quer dizer, não por minha culpa... Sempre nos demos bem. É assim que eu gosto. Se o carro e o dono não se dessem bem, o que seria da vida moderna, não é? Sempre gostaram de me dar apelidos, os meus antigos donos. Já fui Sapo Móvel, Moleque, Bolinha, Cachucha. Agora sou o Bodinho. É o apelido de que mais gostei até hoje. Todo mundo na minha rua conhece o Bodinho, é só perguntar. De tarde, quando venho chegando com o meu ronquinho e toco a buzina, a molecada já sabe: lá vem chegando o Bodinho. Ih, como gostam de mim! Mas nem tudo é cor-de-rosa para um carro velhinho como eu, sabe? Minha dona atual, por exemplo. Tenho certeza que me ama mas... Será que estou pedindo demais, depois de velho? Olhe para mim. Veja o desleixo em que vivo, a imundice. Ih, já

me esqueci da última vez que ela me deu um banho. Passa de um ano, com certeza. Me sinto um porco. Na rua, vivo sendo ridicularizado pelas pessoas. Olhaí o que está escrito no meu vidro: "ME LAVE". Morro de vergonha. Para ver que não estou exagerando, confira na minha lataria a quantidade de amassadinhos, arranhões e riscos. Estou inteirinho assim, até pareço um maracujá seco. Às vezes fico muito deprimido, pois me sinto um pobre Bodinho abandonado. Não, não é exagero, mas o senhor não vai acreditar se eu disser que chegou até a nascer um pé de feijão no meu motor. Pé-de-fe-i-jão, sim senhor! Então não tenho razão de me sentir abandonado? Revisão, nem se fala. Apesar de me fazer trabalhar como uma mula, ela vive esquecendo de coisas básicas como a gasolina ou o óleo. Por causa disso já cheguei a pernoitar mais de uma vez sozinho em rua escura ou estrada deserta. Ah, o senhor não sabe o que é. Justo eu, que morro de medo de ladrão. Deus me livre, já fui assaltado mais de

uma vez e sei que ladrão não tem dó de carro. Limpa o quanto pode. Já chegaram a me tirar até os pneus... Eu me senti péssimo! Ah, o senhor não sabe como o velho Bodinho sofre. O pior é que eu gosto dela. E ela... Eu não queria falar disso. Mas... estou desconfiado de que ela anda planejando me passar pra frente. Justo eu, um carro fidelíssimo, que não dá trabalho nenhum. Fico tão revoltado!
O senhor sabe, é a juventude. Ninguém gosta de velho. Todo mundo quer um carro novo. Ai, como me dói o motor. O que vai ser do meu futuro? E meus novos donos, como serão? Pra onde vão me levar? Será que vou me acostumar? Será que vou agüentar a saudade? Ah, essa dona crápula que quer me abandonar! E meu apelido... Deus do céu, morro de medo do novo apelido que vão me dar. E se me chamarem de Vovô, por causa da idade? Todo mundo vai zombar de mim, Vovô pra cá, Vovô pra lá, só porque sou um carro velho. Quanto sofrimento, quanta melancolia.
Meu Deus, o sino da matriz está badalando as sete. Então ela já se levantou. Já tomou banho. Tomou café. Ah, meu Deus, vai abrir a porta da garagem e daqui a pouco vou ouvir o barulho dos seus lindos passos em minha direção. Ah, não vejo a hora.
Que felicidade! Meu motor chega até a disparar sozinho. Pois bem, aqui estou. Velhinho mas enxuto e cheio de saúde. Que delícia! Daqui a pouco ela chega, liga a ignição, dá a partida e lá vai o Bodinho de motor aberto para o mundo, rodando pela estrada, rompendo a brisa. E com a minha dona na direção! Se ela é desleixada? Não sei. Minha dona é a maior!

LOJAS ETICA

BIBLIOGRAFIA

LIVROS

INDÚSTRIA automobilística brasileira: 1957-1994. São Paulo: Anfavea – Associação dos Fabricantes de veículos Automotores, 1994.

MEYER, Dietmar. *Das Buch von Volkswagen: 1938–1988*. Wolfsburg: Genehmigung der Volkswagen AG, 1988.

NELSON, Walter Henry. *Small wonder: the amazing story of the Volkswagen*. USA: Little, Brown & Company Limited, 1965.

PAUWELS, Geraldo José. *Atlas geográfico Melhoramentos*. São Paulo: Melhoramentos, s/d.

PERISCINOTO, Alex [com Izabel Telles]. *Mais vale o que se aprende que o que te ensinam*. São Paulo: Best Seller, 1995.

REICHERT, Nikolaus & KLERSY, Hans Joachim. *Beetle, an Ilustred history*. USA: Motorbuch Verlag/ Haynes Publication Inc., 1987.

SHULER, Terry; BORGESON, Griffith & SLONIGER, Jerry. *The origin and evolution of the VW Beetle: an automobile quarterly marque reference series book*. New Jersey: Princeton Publishing Inc., 1985.

STEINWEDEL, Louis William. *The Beetle book. America's 30-year love affair with the 'Bug'*. New Jersey: Prentice-Hall Inc., 1981.

TEIXEIRA, Francisco M. P. *História do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Ática, 1993.

____________________ & TOTINI, Maria Elizabeth. *História econômica e administrativa do Brasil*. São Paulo: Ática, 1989.

DOCUMENTOS

ATUALIDADES [publicação mensal da Volkswagen do Brasil para a Rede de Revendedores Autorizados Volkswagen]. São Paulo, maio a dez. 1977, jan. a dez. 1978, jan. a dez. 1979 e jan. a dez. 1980.

BREVE crônica. Wolfsburg: Volkswagenwerk AG, set. 1981.

CLIPPING Autolatina. São Paulo, n° 163, 27 ago. 1993.

CLIPPING de relançamento do Fusca. São Paulo: Almap\BBDO, 26 jan. a 24 ago. 1993.

FAMÍLIA [edição especial Volkswagen do Brasil-25 anos]. São Paulo, maio 1978, n° 175.

FUSCA 94: estratégia de marketing, estratégia de comunicação. São Paulo: Volkswagen do Brasil.

INFORMAÇÃO à Imprensa. São Paulo: Volkswagen do Brasil, 13 jul., 11 e 23 ago. 1986; 23 ago. 1993.

INFORMATIVO clube dos ativos [publicação da Volkswagen do Brasil dirigida aos Concessionários

Autorizados Volkswagen]. São Paulo: Volkswagen do Brasil, jan. a dez. 1982 e jan. a dez. 1983.
JORNAL da gente [publicação dirigida aos empregados da Autolatina Brasil S.A.]. São Paulo: Volkswagen do Brasil, ano 4, nº 61, ago./set. 1993.
REDE em notícias [publicação da Volkswagen do Brasil para os concessionários Volkswagen]. São Paulo: Volkswagen do Brasil, 1984 a 1996 [várias edições].

PERIÓDICOS E OUTRAS PUBLICAÇÕES

A BANANINHA [Informativo do Fusca Clube do Brasil]. São Paulo, nov. 1986 a jan. 1996.
ALMANAQUE Abril 1994. São Paulo: Abril, 1994.
ALMAP/BBDO une emoção e razão na campanha de relançamento do fusca. In: *Meio & Mensagem*. São Paulo, 10 set. 1993.
ANUÁRIO Brasileiro de Propaganda [25 anos de Propaganda]. São Paulo: Meio & Mensagem, 1968-1993.
ANUÁRIO estatístico: 1957/1990. São Paulo: Anfavea – Associação dos Fabricantes de veículos Automotores, 1991.
ANUÁRIOS Brasileiro de Propaganda. São Paulo: Meio & Mensagem [1976/77, 1982/83, 1987/88, 1993/94 e 1994/95].
ANUÁRIOS do Clube de Criação de São Paulo. São Paulo [1976, 1978, 1979, 1980 e 1993].
BRASIL dia-a-dia [edição especial do *Almanaque Abril*]. São Paulo: Abril, 1991.
DECISÃO de bom senso. In: *Isto é*. São Paulo: Três, ago. 1986.
ESSE MOTORZINHO que divide o mundo. In: *Quatro Rodas*, ano XXII, nº 259, fev. 1982.
ESTATÍSTICAS históricas do Brasil: séries estatísticas retrospectivas, vol. 3, e *séries econômicas, demográficas e sociais*. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.
FUSCA é salto para o futuro, diz Smedt. In: *Folha de S.Paulo*, 25 fev. 1993.
FUSCA ressuscita campanhas de Bernbach. In: *Folha de S.Paulo*, 30 ago. 1993.
FUSCA: de volta, mais seguro e "limpo". In: *O Estado de S.Paulo*, 22 ago. 1993.
FUSCAS: e eles estão de volta. In: *Quatro Rodas*, nº 321, abr. 1987.
GUINNESS Book 96: o livro dos recordes. São Paulo: Três, 1995.
MARKETING para um velho amigo nacional. In: *Marketing* nº 240, jun. 1993.
MEMÓRIA do Fusca nunca se apaga. In: *Folha de S.Paulo*, 24 out. 1993.
NA CARONA do Fusca. In: *Pequenas Empresas, Grandes Negócios*, 23 jul. 1993.
NINGUÉM esquece os fuscas. In: *O Globo*, 20 jan. 1993.
O ENCONTRO dos fuscamaníacos. In: *Quatro Rodas*, jan. 1996.
OS PIONEIROS. In: *Auto Esporte*, nº 288, 1989.
QUARENTÕES viajam no tempo com o Fusca. In: *O Globo*, 23 jul. 1993.
QUE SAUDADES de JK! In: *Veja*, 9 set. 1981.
SABRICO na história da Volkswagen. In: *Jornal da Assobrav*, 14 fev. 1990.
SAUDADES do Fusca. In: *Gazeta Mercantil*, 14 abr. 1992.
SEM MEDO de ter sedã. In: *Quatro Rodas*, 20 abr. 1990.

CRÉDITOS ICONOGRÁFICOS

Ary Diesendruck fotografou especialmente para este livro as miniaturas do acervo de Alexander Gromow às páginas 1, 16 (embaixo), 23 (em cima), 25 (embaixo), 32 (em cima), 40 (em cima), 111, 127, 134, 137, 144, 153 e 160; os carros do colecionador Guido Ferrari na capa e às páginas 34 (em cima), 44/45, 110 e 131; as linhas de montagem da Volkswagen do Brasil, em São Bernardo do Campo, às páginas 15 (embaixo), 48 e 49 (em cima e ao centro), os detalhes do Fusca 96, especialmente cedido pela Volkswagen do Brasil, às páginas 34 (embaixo) e 40 (embaixo); e a imagem do Autódromo de Interlagos, à página 42 (em cima).

Abril Imagens: *Raul Júnior*, página 47 (embaixo) e *Roberto Loffel*, página 120.
Acervo de Alex Dias Ribeiro: página 148.
Acervo de Alexander Gromow: páginas 12 (embaixo, retirada de catálogo comemorativo do milésimo Fusca produzido pela Volkswagen da Alemanha), 20/21 (retirada de catálogo alemão da KdF, década de 30), 114 e 129 (foto feita por *Eduardo Anuar Farha*). São de sua autoria as fotos das páginas 17 (embaixo), 24 (embaixo), 122, 132 e 146.
Acervo de Erasmo Antônio da Silva: página 143.
Agência Estado: *Célio Jr.*, página 149, *Oswaldo Palermo*, páginas 107 e 152, *Saulo Mazzoni*, página 23 (embaixo). São reproduções as fotos das páginas 18 (embaixo), 32 (embaixo) de *L. Mamnuel*, 37 (no centro e embaixo) de *Sergio*, e 38 (acima) de *Arnaldo*.
Acervo Sabrico: primeira foto à orelha/Fusca 1953, página 15 (em cima) e página 28, de "*Geraldo Fotógrafo*".
Maurício Simonetti: páginas 138 e 151.
Silvestre Silva: página 116.

Ilustrações: *Felipe Mendes de Camargo Barbosa*, página 139; *Paulo Batista*, páginas 114, 124, 130, 147 e 150; *Paulo Nascimento Verano*, página 136.

Reproduções: *João Musa*, páginas 16 (em cima), 24 (em cima), 46 (embaixo) e 115 (embaixo), capa da revista *Atualidades* da Volkswagen, 1978.

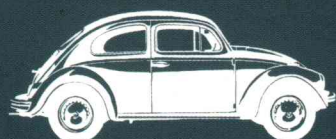
As demais imagens publicadas foram cedidas pela Volkswagen do Brasil Ltda., por pertencerem a seu acervo e são de sua inteira e total responsabilidade. Dentre elas, foi possível identificar como sendo de *Albrecht Cropp* à página 11 (embaixo), de *Fred Ihrt* à página 154, e de *Rudi Herzog* às páginas 11 (em cima e no centro) e 140.

Os anúncios publicados neste livro foram criados pela agência Almap/BBDO, com exceção dos das páginas 58 (criados pela Inter-Americana); 70 e 72 (criados pela Proeme).

AGRADECIMENTOS

Para a realização deste livro foi de inestimável importância a colaboração das seguintes pessoas: Alcides Lissoni, Alex Dias Ribeiro, Alex Periscinoto, Alexander Gromow, Amadeu Rodrigues, Antônia Nunes Cruz, Antonio Carlos C. Salgueiro, Antônio Platero, Betty Faria, Capy Ramazzina, Carmela De Caprio Pacheco, Domingos Antônio Laurenti, Editora Nova Fronteira, Erasmo Antônio da Silva, Fábio Strazzeri, Francisco Varca Jr., Guido Jair Ferrari, Hélcio Emerich, Josimar Melo, Jurandir Quirino, Leonor Corrêa, Giulia Di Vizia, Manoel Oliveira, Maria Cecília Conrado, Nelson L. Zocarato, Oswaldo Esteves Cordeiro, Paulino T. Hashimoto, Pedrylvio Francisco Guimarães Ferreira, Pietrina Checcacci, Reginaldo Faria, Rubens Buzotto, Sandra Germanos, Sérgio Eduardo Fontana, Sílvia Poppovic e Walkíria Hamu.

Somos especialmente gratos a Alberto Boaschi, Arthur Levy, José Antonio Affonso, Luiz Cesar Basso Barbosa, Luiz Muraca, Raquel Alves, Sergio Ferreira e Thomas Buckup, que nos disponibilizaram seus arquivos e contribuíram decisivamente para a realização desta publicação.

Agradecemos, também, a colaboração da Volkswagen do Brasil e da Almap/BBDO.

Acaso e genialidade se encontram na curiosa trajetória do Fusca. Carro dos brasileiros de norte a sul do país, mudou não só o cenário urbano como alterou hábitos, criou costumes, influenciou a vida da grande maioria das pessoas. Ao transcender todas as expectativas jamais imaginadas por um carro junto ao público, acabou tornando-se um símbolo. Inspirou publicitários e poetas, foi emblema de liberdade e companheirismo, criou laços afetivos marcantes. É do desempenho fantástico do Fusca que trata este livro, um importante registro de um fenômeno mundial e, paradoxalmente, brasileiríssimo.